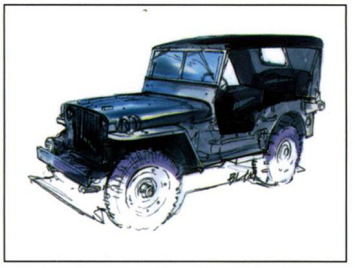
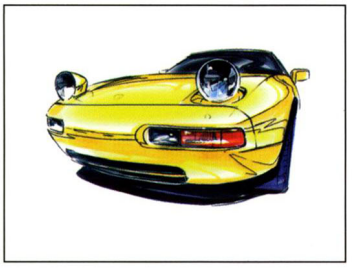
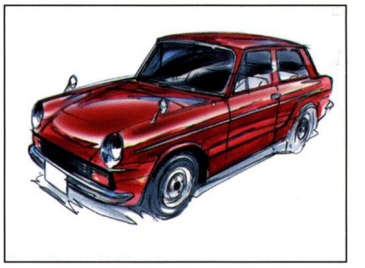
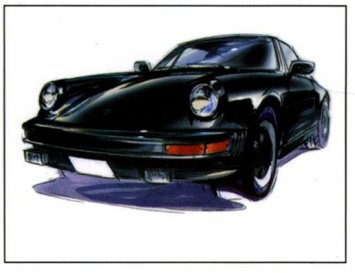
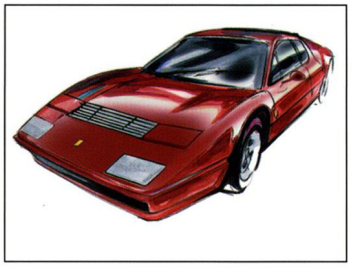
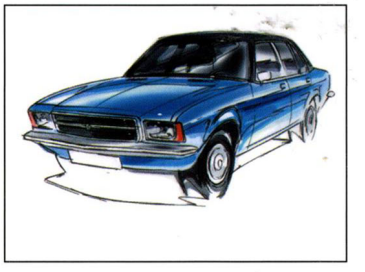







汽车设计师成长记录

[美]邦萨克·林（Bumsuk Lim）著 王宁 等译

梦想 热爱 坚持

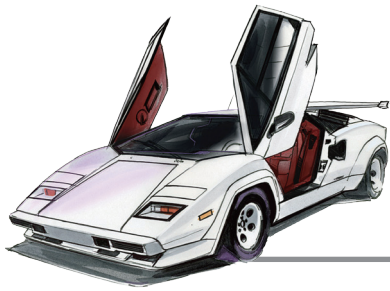
从懵懂少年到顶级设计师的励志故事

THE GROWTH RECORD OF AUTOMOBILE DESIGNER

品鉴100款名车的绝美手绘图

梦在今朝 · 勾勒未来

机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



汽车设计师成长记录

[美]邦萨克·林（Bumsuk Lim）著
王宁 等译

THE GROWTH RECORD OF AUTOMOBILE DESIGNER

机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

邦萨克·林教授来自国际顶级汽车设计院校，他供职的艺术中心设计学院（ACCD）被誉为“设计界的哈佛”。他在书中讲述了如何从一名梦想成为汽车设计师的少年成长为知名设计师的故事。无论是他的求学时期还是在本田先锋设计工作室做设计师的时期，妙趣横生的故事都会给立志从事汽车设计的朋友以启迪，帮助他们在成为汽车设计师的道路上快速前进。

本书适合立志从事汽车设计工作的青少年阅读，也适合汽车造型设计及相关专业的师生阅读。

“BUMSUK LIM'S AUTO DESIGN STORY”By BUMSUK LIM Copyright© 2014 BUMSUK LIM All rights reserved. Original Korean edition published by SEYOUNG publishing co./Soranbook. The Simplified Chinese Language edition©2016 China Machine Press. The Simplified Chinese translation rights arranged with SEYOUNG publishing co./Soranbook through Enters Korea Co., Ltd., Seoul, Korea.

This title is published in China by China Machine Press with license from SEYOUNG publishing co./Soranbook. This edition is authorized for sale in China only, excluding Hong Kong SAR, Macao SAR and Taiwan. Unauthorized export of this edition is a violation of the Copyright Act. Violation of this Law is subject to Civil and Criminal Penalties.

本书由SEYOUNG publishing co./Soranbook授权机械工业出版社在中国境内（不包括香港、澳门特别行政区及台湾）出版与发行。未经许可之出口，视为违反著作权法，将受法律之制裁。

北京市版权局著作权合同登记　图字：01-2016-1901号。

图书在版编目（CIP）数据

汽车设计师成长记录/(美)邦萨克 · 林(Bumsuk Lim)著; 王宁等译. —北京: 机械工业出版社，2017.1

书名原文：Bumsuk Lim's Auto Design Story

ISBN 978-7-111-55191-1

Ⅰ. ①汽…　Ⅱ. ①邦…　②王…　Ⅲ. ①汽车－设计　Ⅳ. ①U462

中国版本图书馆CIP数据核字（2016）第249970号

机械工业出版社（北京市百万庄大街22号　邮政编码100037）

策划编辑：杜凡如　连景岩　责任编辑：孟　阳　杜凡如

责任校对：陈　越　肖　琳　责任印制：李　飞

北京铭成印刷有限公司印刷

2017年1月第1版第1次印刷

169mm×239mm·12印张·176千字

0 001—3 000册

标准书号：ISBN 978-7-111-55191-1

定价：65.00元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

电话服务　　网络服务

服务咨询热线：010-88361066　机工官网：www.cmpbook.com

读者购书热线：010-68326294　机工官博：weibo.com/cmp1952

010-88379203　金书网：www.golden-book.com

封面无防伪标均为盗版　　教育服务网：www.cmpedu.com

/ 前言 /

今天的汽车，
曾是梦想中的未来

虽然早已步入中年，可我内心深处依然保留着当初那个“汽车少年”的影子。我从小就毫无缘由地迷上了汽车，直到现在依旧如此。现在我不仅是个汽车设计教授，更是个爱车人。只要是有关汽车的东西，就没有我不喜欢的。光是听到“汽车”这两个字，我就会心跳加速。我喜欢欣赏汽车，更喜欢亲自驾驶汽车。

对我来说，发动机的声响无比悦耳，甚至连汽车从里到外散发出的气味都让我心动。一句话，我迷恋有关汽车的一切。我跟汽车打了半辈子交道，却到现在都弄不明白自己为什么那么痴迷于它。是因为那些帅气的部件？还是因为漂亮的造型？我实在想不出其中最关键的原因。

美国人经常开玩笑说“喜欢汽车的人连血管里流的都是汽油”。血管里流动的是汽油？可我连电动汽车都喜欢，这又该作何解释呢？说不定我的血管里除了汽油，还流动着电流呢。

我从小为之痴迷的汽车是我的梦想和生活，也是我曾经无比渴望的未来。这一切开端于玩具汽车，小时候对于玩具汽车的痴迷在我长大后转向了真正的汽车。起初，我的梦想只是亲自开一次车，之后想拥有自己的车，有了车之后，又想动手改装，最后开始梦想亲自创造一辆汽车。从小到大的梦想就这样一步一步地把我带进了汽车设计的世界。

我所拥有的只是对汽车的一腔热忱和不惜为之付出一切努力的意志。正是对于汽车不灭的激情，支撑我走过艰难的历程。艰苦的留学经历激发了我的斗志，而汽车设计则是我所找到的答案。

回首之前的岁月，我常常觉得自己无比幸运。我邂逅了全球首屈一指的汽车设计学府——艺术中心设计学院（Art Center College of Design，ACCD，下文简称艺术中心），在那里师从最杰出的汽车设计师们，见识到一个新的世界，而今又在这里和来

自世界各地的优秀学生一起度过每一天。

在我的学生时代，全球第一的美国汽车公司 GM（通用汽车）首次制造电动汽车，我有幸参与了这一过程。这段经历为我开启了“未来概念设计”的历程。毕业之后，在当时支配着国际汽车市场的日本，我作为“第一位韩国设计师”，度过了一段无比精彩的时光。现在，我在艺术中心教书，为了创造新型交通工具、开启汽车设计的未来而竭尽全力。

总的来说，我总是在最好的时间，邂逅最好的舞台。我常常想自己为什么会如此幸运。我觉得只要找到自己喜欢的对象，并为之痴迷，每一瞬间都竭尽全力，就会邂逅意想不到的精彩。

作为一个汽车设计师和全球最好的汽车设计学校的教授，如果有人问我人生成功的诀窍是什么，我会说诀窍就是从小为汽车痴狂的“热情”。对我来说，汽车设计不仅是兴趣爱好和工作，更是我人生中不可或缺的元素。汽车是助我们实现梦想的机器，它将未来世界提前呈现在我们眼前。汽车设计在不断进化，因此在未来世界可能再也见不到我们以往所熟悉的汽车，未来的汽车会变得和现在截然不同。那么，面对无法预测的未来，我是否会感到恐惧呢？不，我不但不恐惧，反而觉得充满刺激。我依然会带着一颗为汽车而跳动的心，欣然迎接它的到来。

未来的汽车依旧会十分精致帅气，混合动力汽车也好，燃料电池汽车也罢，不管汽车的动力源（Power-Train）如何改变，作为在不同地点间移动的交通工具，它的作用是不会变的。未来，汽车依旧是最令人心动的交通工具。无论是 30 年前我考入艺术中心的时候，还是现在，我对汽车和汽车设计的热情从未改变。不管是否喜欢汽车，是否做着与汽车有关的事情，希望所有读者都能通过这本书领略到汽车设计世界的魅力，并从中获取灵感，找到值得自己倾注所有的东西，以及比现在更加精彩的人生。

2014 年 2 月

于美国加利福尼亚州帕萨迪纳

本书由王宁、韩锐、李欣、王静、陈兆宇翻译。

/ 目录 /

Design the Dream

前言　今天的汽车，曾是梦想中的未来

沉醉于汽车世界的少年

——第一代汽车少年的成长岁月

汽车是所有男孩的梦想 • 002
20 世纪 70 年代韩国汽车一瞥 • 008
汽车少年眼中的老首尔风貌 • 018
《名车志》取代了《花花公子》 • 024
资深汽车观察者的梦想 • 030
中学生迷上摩托车 • 040
掌握驾驶技术 • 048

Design the L

汽车设计改变人生

——在美国 ACCD 留学

汽车之城，美国洛杉矶 • 056
驯服二手菲亚特 Spider • 064
拜访艺术中心 • 074
莽撞的入学挑战 • 078
终于成为艺术中心的一员 • 084
不擅长却最喜欢 • 092
进入通用实习 • 102
两件毕业作品 • 110

汽车勾勒新世纪

—— 从本田设计师到 ACCD 教授

携手本田 • 116
我在高级设计工作室 • 132
设计，设计，依然是设计 • 138
拉开设计生涯第二幕 • 144
设计“设计师”的人 • 152
汽车就是未来 • 162

Design the Futur

索引

车型名称 / 设计师姓名 / 图稿目录 • 173

沉醉于
汽车世界的
少年

——第一代汽车少年的成长岁月

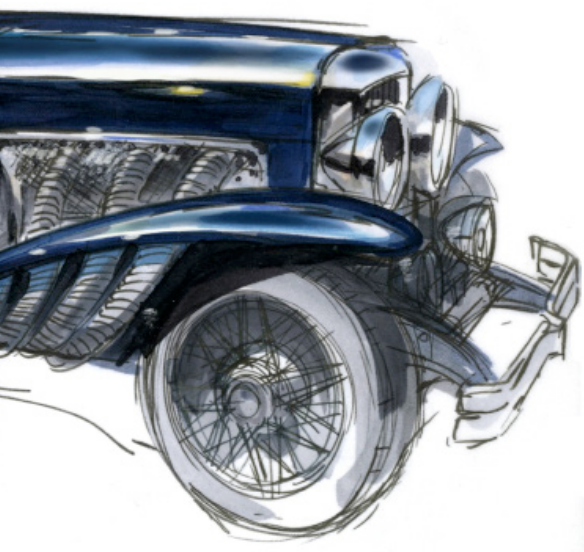
DESIGN
THE DREAM

汽车是所有男孩的梦想

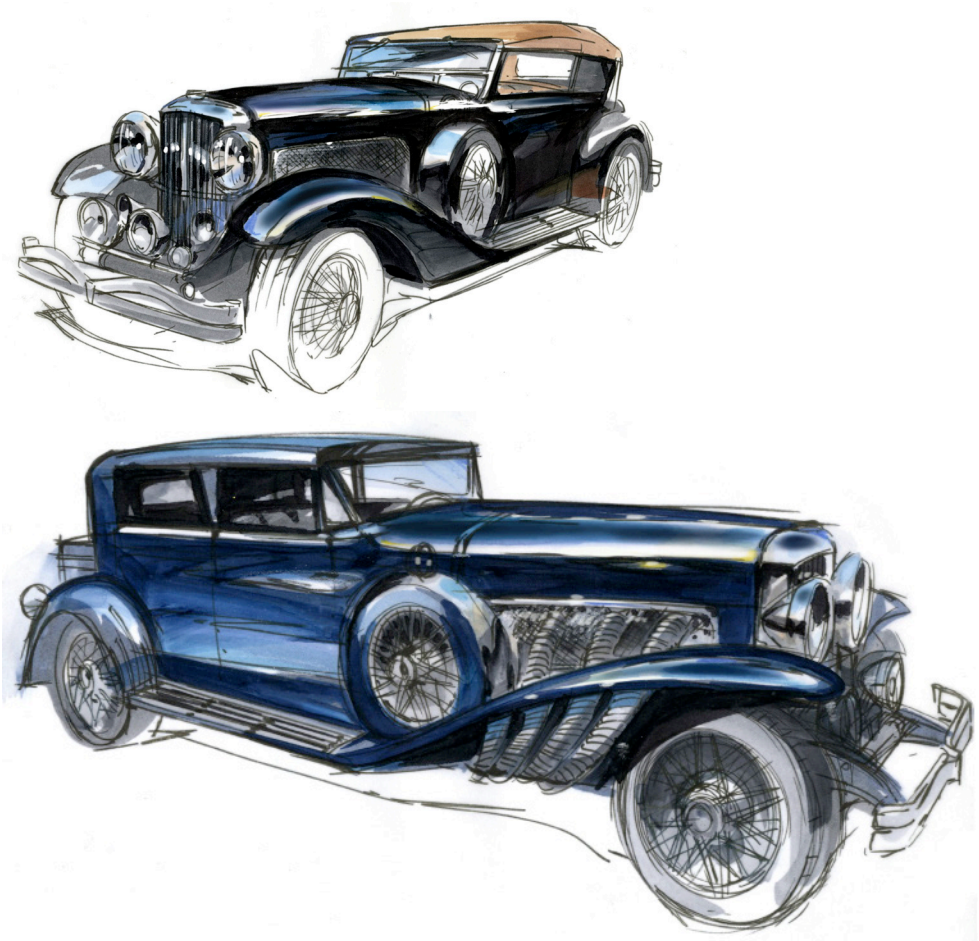
我的所有记忆似乎都与汽车有关。很小的时候，也就是大约四五岁的时候，我的玩具不是带轮子的，就是带履带的（坦克）。父母觉得我很特别，其实并非如此，因为无论是现在还是过去，那个年龄的男孩子都非常喜欢汽车和坦克。

现在回想起来，我好像天生就很喜欢汽车。我甚至已经不记得小时候喜欢什么玩具，却对当时的一件东西记忆犹新。那是一件名为“迷你车”的1∶43比例压铸汽车模型，来自火柴盒玩具公司，是我爱不释手的玩具。还有一件同样经常被我把玩的玩具，那就是风火轮（Hot Wheel）汽车模型。这件汽车模型装有弹簧悬架，按一下车身就会像真车一样上下浮动。你看，我从小把玩的汽车模型分别是火柴盒和风火轮这两个英国和美国最好的模型品牌，应该算是从小就培养了有关汽车的眼光和见识。

对小男孩来说，被汽车模型吸引是迟早的事。看到长度不到10厘米的车身上那些精巧的细节设计，连大人都会情不自禁地喜欢，更何况是孩子。汽车模型可不仅仅是玩具，前照灯、保险杠、风窗，乃至精巧的方向盘都一应俱全，俨然就是微缩的“真家伙”。在儿时的我看来，汽车模型比真正的汽车更帅气。



当时，我喜欢的汽车都是20世纪20、30年代的老爷车。尤其是杜森博格、布加迪、劳斯莱斯等车型，我连做梦都想着。这些汽车之所以令我魂牵梦绕，源于它们具有独特的风格和气质。老爷车完全不同于日常生活中的汽车。在儿时的我看来，它们充满了梦幻色彩。修长舒展的发动机舱罩，高挑的散



杜森博格 Model J（Duesenberg Model J）

美国 | 1928~1937 年 | 直列 8 缸 | 6880cc㊀ | 265 马力㊁

Model J 是第二次世界大战前的美国汽车中，价格最高、动力最强的车型之一。与当时的人气车型福特 Model T 比较一下，你就会知道它是一款多么昂贵和特别的汽车。在用 260 美元就能买下一台福特 Model T 的 20 世纪 20 年代中期，杜森博格 Model J 的售价居然超过 2 万美元，是当时普通乘用车价格的 75~100 倍。将其换算成现在的币值则更加惊人。现在，美国国内新车平均价格大约为 3 万美元，而杜森博格 Model J 的价格则相当于 200 万美元以上，达平均水平的 75 倍。

㊀ 1cc ≈ 1 毫升 =1×10^{-3} 升

㊁ 1 马力≈ 0.735 千瓦

热器格栅，巨大的圆形前照灯，狭长的翼子板，还有车门下的踏板，一切都是那么与众不同。

我之所以痴迷于汽车，儿时那些汽车模型的作用是显而易见的。我的兴趣爱好得益于父亲从世界各地给我买来的各种汽车模型，父亲是我的路标，是他把年幼的我带进了汽车世界。父亲曾经是海军军官，20 世纪 70 年代转业做了油轮船长，“漂泊”于世界各地，一年中的大部分时间都在国外。每次父亲回国，我都很期待。对我来说，不管春夏秋冬，父亲回国的那天就像圣诞节一样，因为我知道父亲的旅行箱里装着什么。

其实父亲的生活与汽车并无交集。他一生都没有考驾照，自然也没买过汽车。一个每天跟数万吨的油轮打交道的人居然驾驶不了一辆小汽车？对于儿时的我来说，这实在是件令人费解的事。

父亲和汽车兵——军用吉普车的回忆

我和那些喜欢玩具车的同龄男孩唯一的不同，在于我的兴趣更早地转移到了真正的汽车上。走在路上，遇到汽车，我就会目不转睛地打量它，好像要把整辆汽车装进脑子里。看到停在路边的汽车，我就会赶紧跑过去，前前后后地仔细观察。尽管那时我的年纪还小，不可能知道所有汽车的名字，但这并不重要。不管是什么，只要是带轮子的，我就喜欢。光是看着汽车我就很开心，我喜欢触摸汽车时指尖与车体摩擦的感觉。观察汽车内饰让我心动，甚至连汽车散发出的汽油味我都喜欢得不得了。

我上小学的时候是 20 世纪 70 年代，当时的我知道行驶在路上的几乎所有汽车的种类和品牌。尽管那时总共也没有几款车，但这仍使我成了大家眼里的汽车小博士。小学二年级暑假的一个契机，令我更加痴迷于汽车。

放假的时候，我们三兄妹（我、弟弟和妹妹）一起去了父亲所在的部队。当时父亲驻扎在庆尚南道镇海的海军基地，妈妈和我们住在首尔。那时父亲马上就要转业了，那是他在海军度过的最后一个夏天。我们三兄妹与父亲共同度过了整整一个假期。在陌生的地方、陌生的海军基地度过暑假，这本身就是很美好的经

历。而其中最令我兴奋的，就是每天穿梭于眼前的军用吉普车。可以尽情欣赏吉普车，对儿时的我来说，无异于实现了平生最大的愿望。

当时，KBS（韩国广播公司）正在播出一部非常有人气的外国电视剧《北非沙漠行动》，我是忠实观众之一。这部电视剧以第二次世界大战中的北非沙漠地区为背景，讲述了由 4 个人组成的特种部队开展游击战对抗德国机械化部队的故事。剧中最吸引我的莫过于那辆搭载了 12.7 毫米口径机关枪的军用吉普车。每次电视剧一结束，我就会立刻拿出图画本来画军用吉普车和机关枪。我画的吉普车上总是搭载两挺机关枪（图画嘛，画什么都行）。

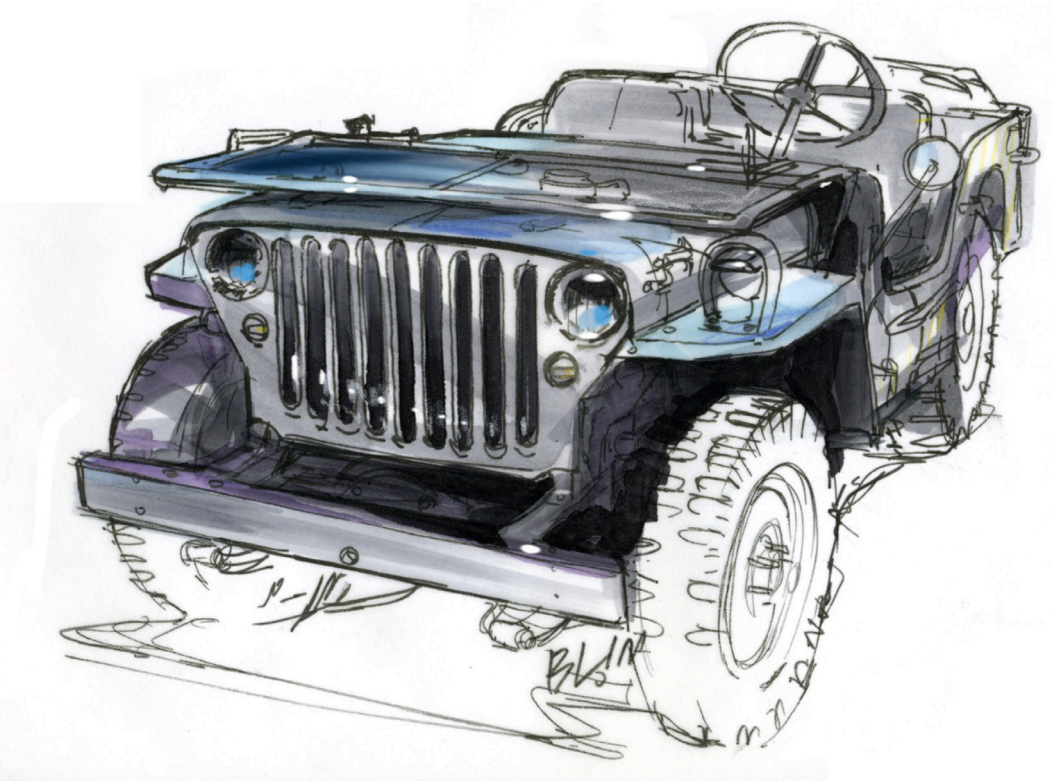
父亲配属的军用吉普车上虽然没有机关枪，但仍然很酷。帆布车顶，可以折叠的平板前风窗玻璃，备用燃料箱，斧子和铁铲，粗犷的车门拉手，纹路凹凸有致的越野轮胎，所有细节都跟模型车一模一样，如同实物尺寸的玩具，帅得无与伦比。

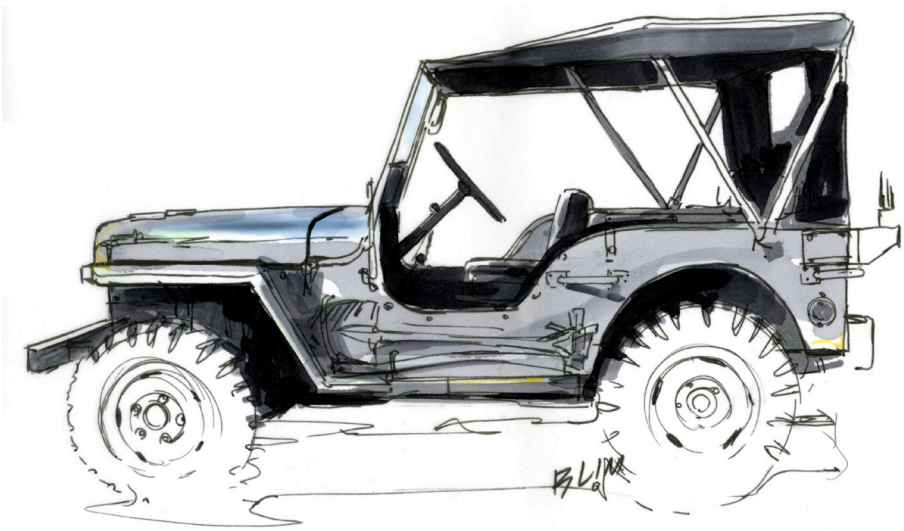
这辆车是美国 50、60 年代专门开发的军用吉普车。父亲作为一名海军军官，每天都乘坐这辆蓝中泛白的帅气吉普车上下班。

我总是暗中寻找机会，只要汽车兵下车去抽烟，我就会飞快地跑进驾驶室，仔细观察吉普车的内饰。军用吉普车的内部装饰可以用简单、朴素、寡淡几个词来形容。大大的铁质方向盘和极其简单的中控台（与车身同色，上面只有几个仪表和方向盘），两个长长的变速杆（一长一短）从地板上突兀地伸出来，这就是车内的全部部件。与其说它是汽车，倒不如说它是一台机器。

随着时间的推移，我的好奇心越来越强，整天跟着父亲的汽车兵，央求他让我开吉普车。现在想起来，那时确实有点儿疯狂，但没办法，我实在太想开车了。当时的我尽管年纪很小，却已经洞悉了军队里的等级关系，我知道只要坚持不懈地缠着他，就一定能成功（我承认，我是个狡诈的孩子）。

于是，一天下午，被烦得无计可施的汽车兵终于下定决心，让我坐上了驾驶座。年幼的我要想握住方向盘，只能跪坐在驾驶座上。变速杆和踏板当然由汽车兵来控制。我兴奋得心都快跳出来了。

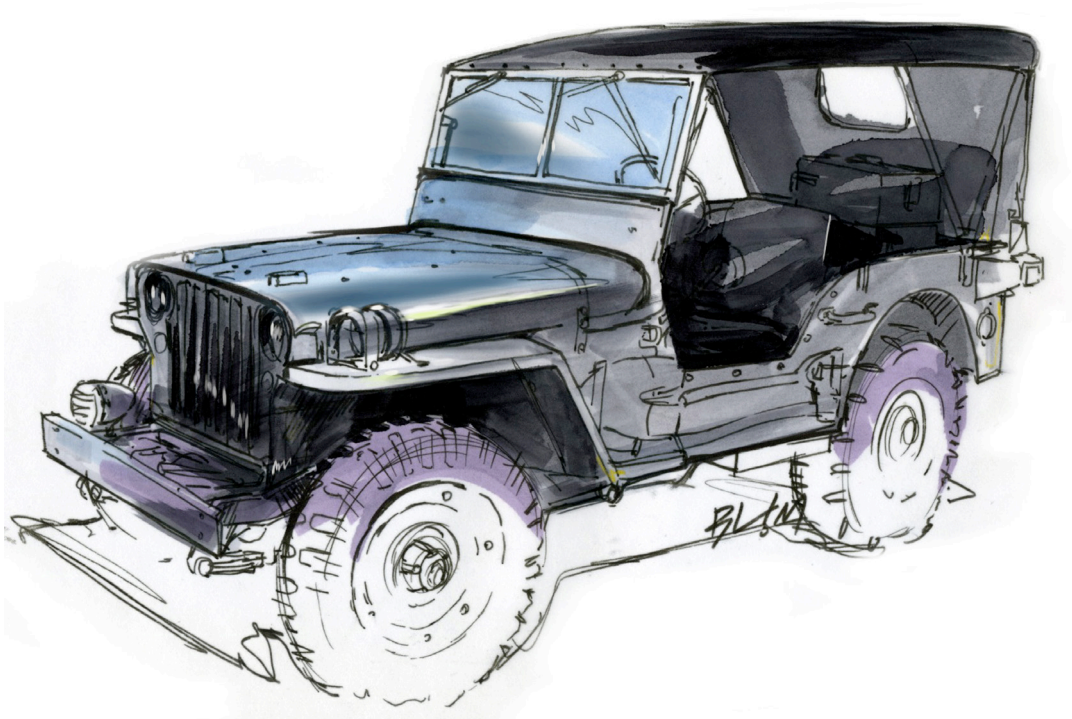




威利斯吉普车（Willy's Jeep）

美国 | 1941~1964 年 | 直列 4 缸 | 2200cc | 54 马力

研发于第二次世界大战期间的美国军用车。这款车称得上是后世所有 SUV 的鼻祖。路虎揽胜、丰田兰德酷路泽（陆地巡洋舰）、悍马等车型都流淌着这款车的血液。威利斯吉普车可供后代车型借鉴之处非常丰富。网格状散热格栅、圆形前照灯、分离式护板，这些都是正统越野车必须具备的元素。



发动机起动，吉普车终于开起来了。军用吉普车没有转向助力系统，方向盘非常沉重，但它还是缓慢地转动起来。那绝对是个令人心醉神迷的瞬间。我居然开车了！我永远都忘不了当时通过双手传来的感觉。尽管我的双脚甚至都碰不到地板，也不知道变速杆是由抱着我的汽车兵控制的，但这些都不重要。因为对于 9 岁的我来说，那毕竟是我生平第一次亲自“驾驶”汽车。

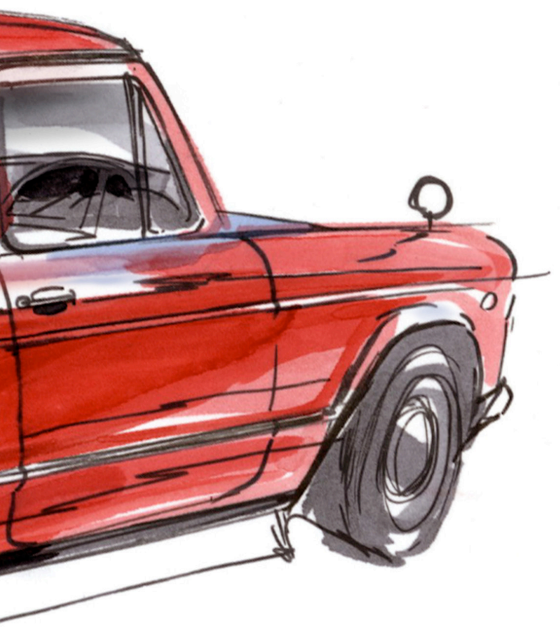
20 世纪 70 年代韩国汽车一瞥

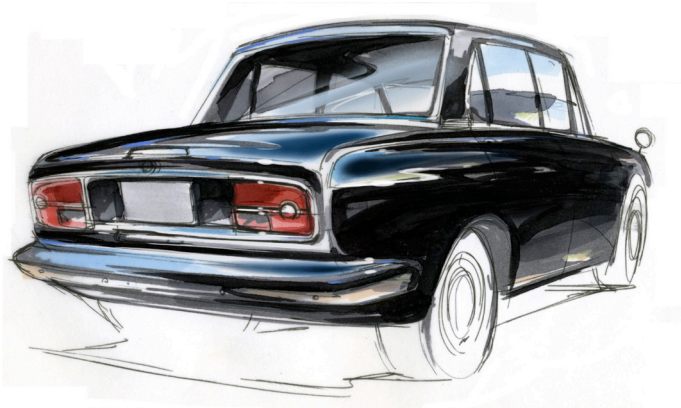
20 世纪 70 年代是韩国汽车历史上最具活力的时期，很多汽车品牌如雨后春笋般涌现。当时，汽车很昂贵，并不是所有人都能拥有。对那些有能力购买汽车的人来说，选择余地是非常大的，因为当时汽车市场虽未完全开放，但市面上的欧洲车和日本车几乎应有尽有。那个时代算得上是韩国汽车产业的黎明期。

当时有很多汽车厂商和品牌，它们生产了大量的汽车，包括现在已经消失的新国度、新进、Saehan、东亚、Asia 等品牌，还有存留至今的现代、起亚等。小时候，我每天都像寻宝一样猜着这些汽车的名字。尤其是新国度汽车和Shinjin Corona(经授权在韩国生产的汽车)，我对这些汽车至今都记忆犹新。除此之外，一度很流行的起亚 K360 和 T2000 三轮车也让我难以忘怀。

没过多久，汽车市场便发生了翻天覆地的变化。当时，我们这一代人的父辈们正值不惑之年，他们开始接二连三地购买家用汽车。1974~1975 年，韩国人开始逐渐感受到汽车的魅力。从此，曾经只是富人专属物品的汽车逐渐走进普通人的生活。适合各种用途的汽车也开始大量涌现。

当时，一个朋友的父亲买了起亚Brisa。Brisa 是参照日本马自达小型车 Familia 制造的一款搭载 985cc、62 马力发动机的后轮驱动 4 门轿车，是当时小型车的代表。又大又圆的前照灯非常可爱，竖直的车身线条是 60 年代后期的流行款。Brisa 虽然诞生于 1974 年，但车身仍采用了这种造型。

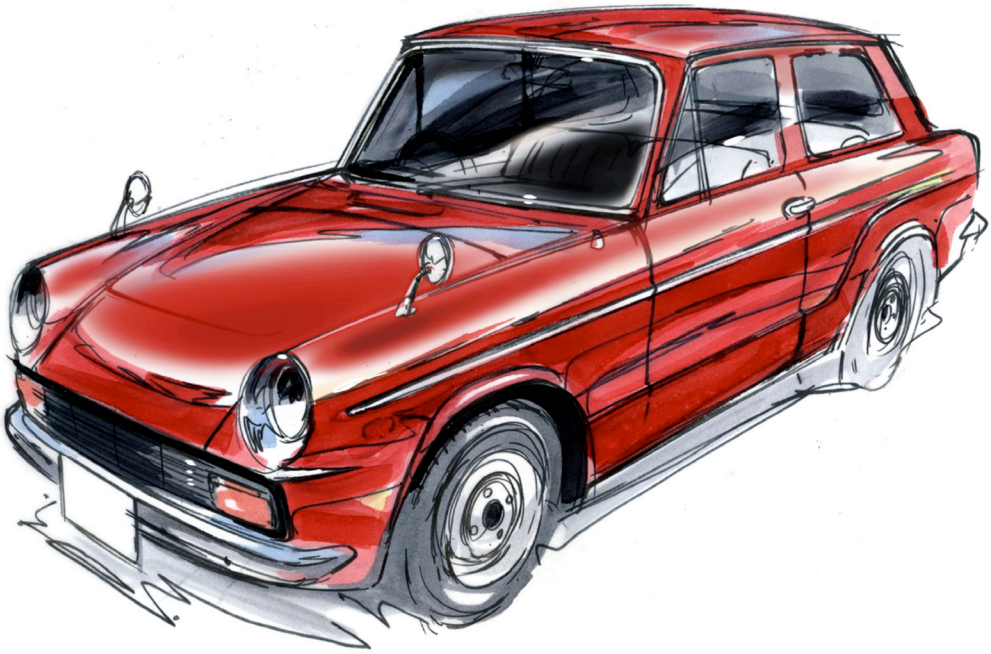


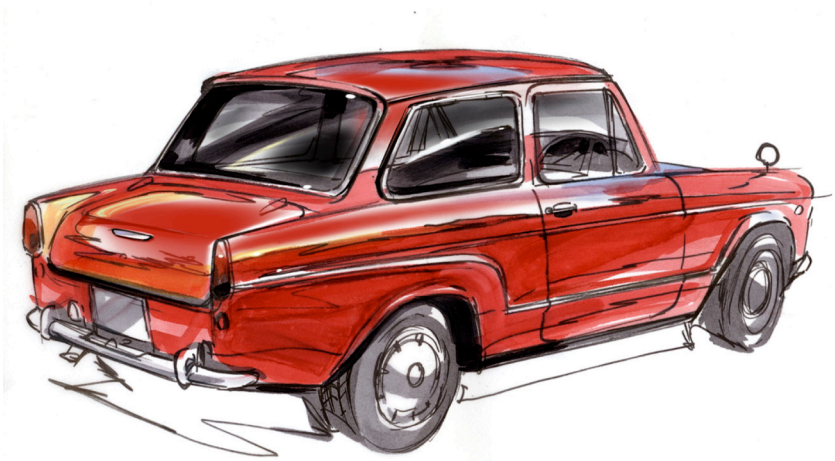


新进 Corona 1500（Shinjin Corona 1500）

日本 | 1966~1972 年 | 直列 4 缸 | 1500cc | 77 马力

Corona 于 1957 年由日本丰田首次推出，是日本最具代表性的人气家用轿车。韩国新进汽车引进了于 1964~1970 年间问世的第三代 Corona，并于 1966~1972 年间在韩国装配生产。





新进 Publica（Shinjin Publica）

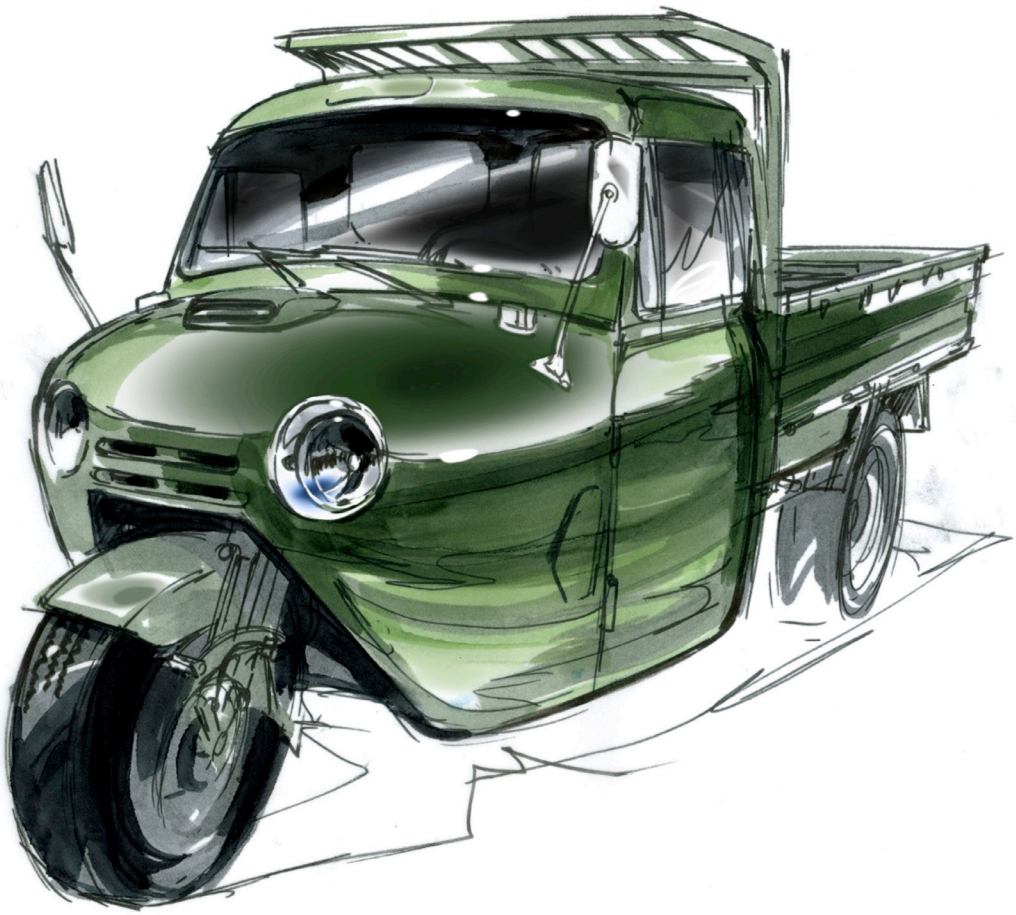
日本 | 1967~1971 年 | 直列双缸 | 800cc | 35 马力

Publica 是日本丰田从 1961 年开始生产的小型车，它是丰田为了打造“日本国民汽车”而设计的车型。如同丰田设想的一样，这款车在日本备受欢迎。它由新进汽车引入韩国，并于 1967~1971 年间在韩国装配生产。当时，在韩国销售的 Publica 是最新款。

起亚 K360（Kia K360，后改名为 K600）

日本 | 1962 年 | 直列双缸 | 360cc | 11 马力

K360 于 1957 年由日本马自达推出。1962 年，起亚将这款三轮汽车引入韩国。在我的记忆中，这款车就像玩具模型一样，车身很小，搭配两个圆形前照灯，非常可爱。



起亚 T2000（Kia T2000）

日本 | 1962 年 | 直列 4 缸 | 1985cc | 81 马力

该车原型为马自达于 1957 年推出的 T1500。1962 年，排气量增至 2 升的 T2000 问世。起亚随即引进这款车，并于 1962 年开始装配生产。第二次世界大战后，三轮汽车凭借简单的结构和低廉的价格风靡世界各地。意大利、德国和英国是最具代表性的三轮汽车生产国。

起亚 Brisa（Kia Brisa）

日本 | 1974~1981 年 | 直列 4 缸 | 985cc | 62 马力

1974 年 10 月，起亚汽车以日本马自达于 1966~1977 年间生产的 Familia 3 为基础，利用自身积累的技术推出了这款车。Brisa 在拉丁语中的意思是微风。它在韩国直至 1981 年才停产。这款车具有 60 年代汽车的典型外观，称得上是马自达 323 的始祖。但从现代 Pony 问世后，Brisa 的人气便急转直下。

没过多久，一款经典的汽车于1975年问世了，这就是现代Pony。与Brisa不同，Pony是采用欧洲设计，三菱发动机和变速器的韩国首款自主汽车。它由意大利汽车设计师乔杰托·乔治亚罗（Giorgetto Giugiaro）倾力打造，造型简洁而时尚。从1960年代到1990年代，乔治亚罗设计了无数款汽车，他被誉为20世纪最杰出的汽车设计大师之一。在乔治亚罗当时设计的众多名车中，很容易找到与Pony相似的车身线条，例如大众Rabbit和Scirocco，还有莲花Esprit。

乔治亚罗的设计非常超前，与50、60年代的常见车款相比，非常具有创新性。连当时只有11岁的我都觉得Pony的设计很了不起。犀利的直线、斜背式造型，短小的车尾形态，这些造就了Pony令当时任何车型都无法比拟的漂亮外形，非常抢眼。它的四方形边框双置前照灯也非常时尚。

甚至安装在散热器格栅栏中间的长方形HD标识（现代当时还没有自己的标识）看起来都很漂亮。

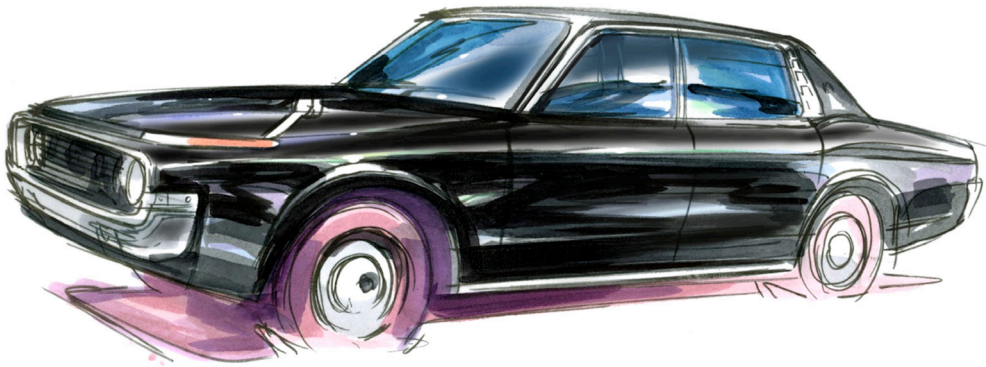
Pony Deluxe是什么？

不久后，另一个朋友的父亲购买了Pony。一听到这个消息，我立刻冲到了他家（当时的我们确实无比淳朴）。深蓝色的车身，车顶包裹着黑色人造皮革，朋友家的那台Pony非常漂亮（当时很流行汽车车顶覆盖皮革的设计）。天哪！仪表盘上还有时钟。朋友得意地告诉我这辆车是Pony Deluxe。

“Deluxe？那是好东西吗？”

我从没学过英语，不知道那是什么意思，唯一知道的是车身上贴着大写的英文标识DLX。但是这辆车确实跟其他Pony不一样。直到后来开始学习英语，我一直都坚定地认为Deluxe的意思就是“覆盖着黑色人造皮革的汽车”。

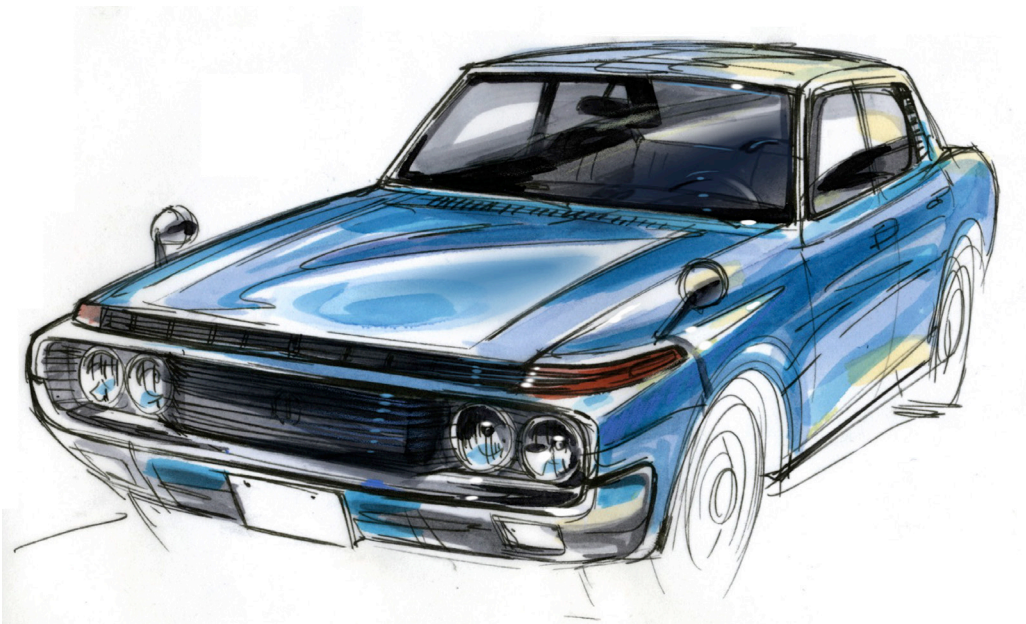
我和那个朋友每天都一起搭公交车上学。偶尔没赶上公交车的日子，朋友的父亲就会开着那辆Pony送我们去上学。每次坐在Pony里，我心里都非常羡慕那个朋友。



丰田皇冠 S60（Toyota Crown S60）

日本 | 1971~1974 年 | 直列 6 缸 | 2000cc | 105 马力

受当时正处于鼎盛时期的美国肌肉车影响，这一时期的皇冠外形称得上是历代车型中最优秀的设计。发动机舱盖使用双层隔断设计，后环绕式转向灯更显帅气。这款车还有旅行车版。京釜高速公路刚开通时，我在上面看到过好几次皇冠巡逻车，至今记忆犹新。



现代 Pony（Hyundai Pony）

韩国 | 1975 年至今 | 直列 4 缸 | 1238cc | 67 马力

这是当时的梦幻车型，凭借时尚干练的外观和卓越的性能而备受关注。这款车比当时所有日本车都漂亮。尤其是安装在方形灯罩内的圆形前照灯为 Pony 打上了强烈的个性标签。个人认为，“Pony”这个车款必定会复活。

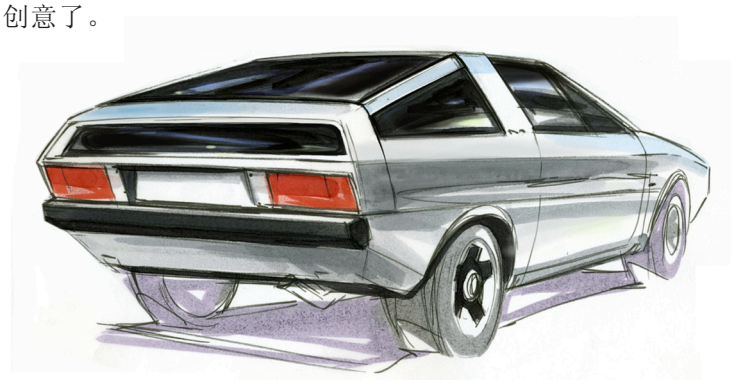
每次想坐那辆车的时候，我就会一大早跑到朋友家，大声喊朋友去上学。然后，我会紧贴在那辆 Pony DLX 旁边，等着朋友和他父亲出来。一看到朋友的父亲，我马上做出电影《怪物史莱克》中那只穿靴子的猫的表情。面对儿子的朋友以这副神情紧贴在 Pony 旁边，估计世上没有哪个大人能狠心视而不见。于是，朋友父亲会说“上车吧”，他话音未落，我就已经飞速坐进车后座了，同时心里暗暗庆幸“哈哈，成功！”。

每次坐那辆车，都要经过一个非常麻烦的流程。先坐到车后座上，然后把鞋上的灰土掸到车外——因为朋友要求我不可以穿着脏鞋上车。

我坐在车后座上，一路目不转睛地盯着驾驶汽车的朋友父亲，看他到底是怎么开车的。对于刚上六年级的我来说，他那娴熟的驾驶技法无异于令人眼花缭乱的杂耍。他每次调整变速杆时都要踩下并抬起踏板（当时不知道那是离合器踏板）。每次调整

之后，汽车的行驶速度就会变快或变慢。我边看边幻想着自己开车的样子，一个人不亦乐乎。

坐在后车座上可以随心所欲地观察别人开车。但我的个子矮，不方便看车外的景致。当时我想，“如果在车窗下面专门为小孩子开一个小窗口该多好”。那应该是我最早的汽车设计创意了。



意大利设计公司 Pony Coupe（Italdesign Pony Coupe）

意大利 | 1974 年 | 直列 4 缸 | 1238cc | 82 马力

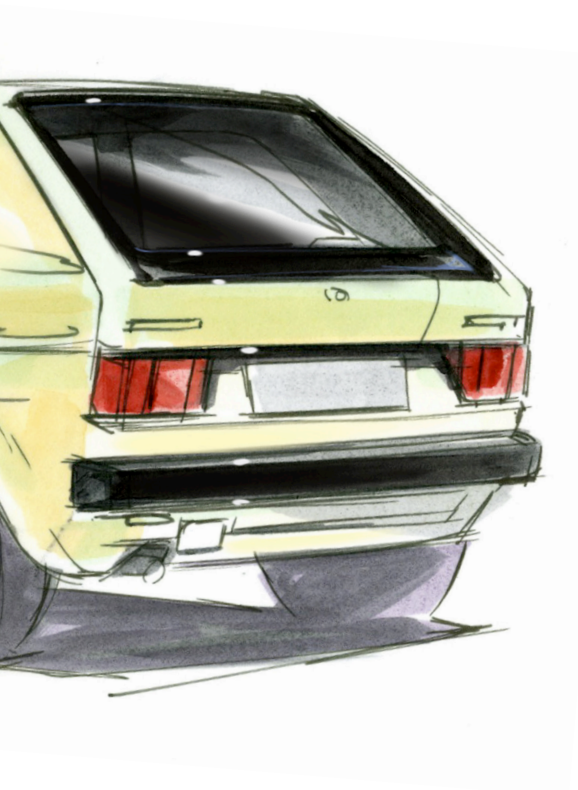
韩国首款概念车，以 Pony 为基础打造。1974 年，由意大利设计公司在都灵车展首次推出。尽管这款车面向未来的设计为世界汽车产业带来了很大冲击，但遗憾的是，它最终没能量产。

汽车少年眼中的老首尔风貌

小学时的事情我仍然记忆犹新。除了那些坐在 Pony DLX 后座上的特别日子外，小学六年中我一直搭乘公交车往返于学校和家之间。当时，我所在的小学位于景福宫东侧的政府综合大楼附近，四周外国使馆林立。大使馆门前停放着各种各样的汽车。这让我觉得上学很好玩，每天都很期待，就像去郊游一样。

每当在大使馆门口看到罕见的外国车，我就会异常兴奋。偶尔能看到前保险杠上装有小旗杆的黑色轿车，它们大部分都是凯迪拉克。偶尔也有散热器格栅正中嵌有三叉星标志的黑色奔驰轿车。这些车在路上行驶时，必定有警用摩托车在前后护卫。

1978 年，我上了初中。每天放学后，我都会慢慢悠悠地步行到地铁站，一路欣赏往来的汽车（当时首尔地铁 1 号线已经开通了将近 4 年）。不知不觉间，汽车成了我生活中的全部。日常生活中，我看到的、听到的、感受到的所有东西都与汽车有关。对我来说，首尔市中心就像一个巨大的汽车展馆。

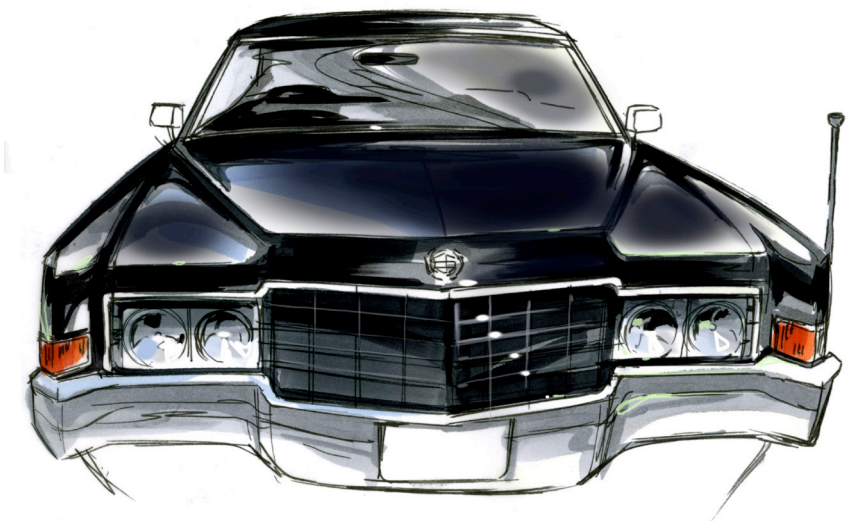


在汽车设计史上，20 世纪 70 年代后期是一个非常重要的时期。国际汽车设计趋势发展到一个重要的转折点——总体上提高了一个层次。欧洲是主导这一趋势的中心。浑圆柔和的车身曲线的设计灵感源于从前的马车，这种形态一直保持到 20 世纪 60 年代。初创期的汽车翼子板与车身板材的制造方法完全相同，是把铁板放在木质模具上用锤子敲打而成的，这样有利于制造以圆弧形为主的形状。尽管后来冲压法成为业界标准，但车身的浑圆形态仍在一定时期内得以延续。

直到20世纪70年代初，汽车设计领域才涌现出非常大胆的作品，出现了具有折纸般尖锐的直线型车身形态，这称得上是对传统汽车设计风格的颠覆。

20 世纪 70 年代后期，欧洲汽车企业更是在追求新设计风格上不遗余力。不仅在欧洲、美国和日本，在 1979 年的首尔也能感受到这种设计趋势，因为主导这一趋势的几款新车型已经出现在首尔的街头。

德国的欧宝 Rekord（比较有名的是欧宝当时的顶级车型 Saehan Rekord）、法国的标致 604（标致旗下的顶级车型）、欧洲福特的 Granada（在韩国组装生产的顶级轿车），这些车型在欧洲市场推出后不久便进入韩国市场。现在想起来都有些难以置信，但当时在路上确实能频繁看到来自欧洲的最新款大型轿车。每天在现代 Pony 和起亚 Brisa 出租车中间寻找 Rekord 或标致 604 等车型，对我来说是比寻宝还有趣的游戏。再加上菲亚特 124、英国产福特Cortina、日本丰田皇冠和马自达Familia……每天都像在欣赏汽车秀，感觉特别刺激。



凯迪拉克 DeVille（Cadillac DeVille）

美国 | 1965~1970 年（1968 年款）| V8 | 7700cc | 340 马力

这是一款顶级车型，它的车身线条笔直修长，造型优雅华贵。无怪乎当时美国很多有影响力的人士都把凯迪拉克当作正式的礼宾用车。凯迪拉克的形象和地位从 20 世纪 80 年代初期开始逐渐衰落。而一个品牌的形象一旦衰落，就需要付出大量时间和努力来弥补。

梅赛德斯－奔驰 280 SE（Mercedes- Benz 280 SE）

德国 | 1968~1976 年（1968 年款）| 直列 6 缸 | 2800cc | 160 马力

在 1960~1970 年间，梅赛德斯－奔驰绝对是没有对手的顶级豪华品牌。当时，尽管韩国政府高层人士都偏好凯迪拉克，但奔驰却是普通民众心中顶级豪华车的不二之选。我到现在都想不通，在汽车市场尚未开放的时期，首尔怎么会有那么多奔驰车。

菲亚特 132（Fiat 132）

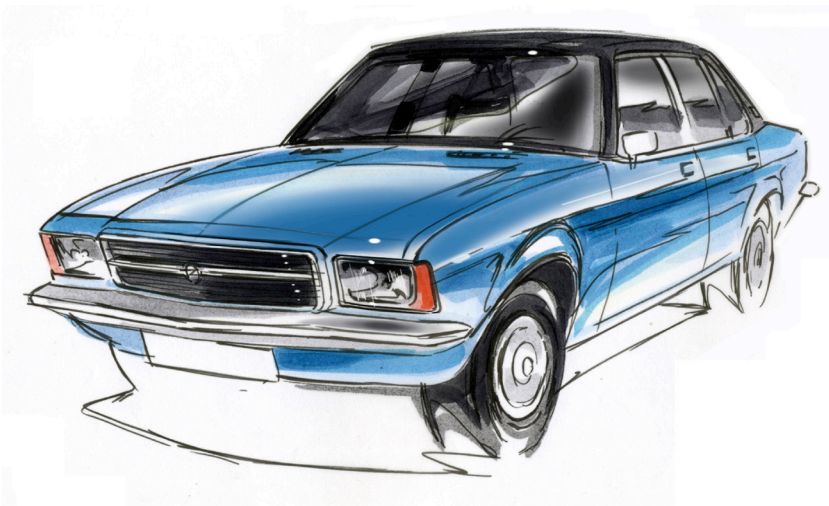
意大利 | 1972~1981 年（起亚组装生产 1979~1981 年）| 直列 4 缸 | 1995cc | 112 马力

韩国消费者最早是通过菲亚特了解欧洲跑车的。132 是菲亚特誉满全球的明星车款。现在仍有很多中年韩国人对这款车的强劲性能记忆犹新。132 使用的 DOHC 发动机是当时韩国国内转速最高的发动机，其车速可达 170 公里 / 时。起亚还在 1970~1975 年间生产了这款车的前身菲亚特 124。

大众高尔夫 MK1（Volkswagen Golf MK1）

德国 | 1974~1983 年（第一代）| 直列 4 缸 | 1600cc | 75 马力

高尔夫是 20 世纪 70 年代最具代表性的车型。它是一款采用发动机前置，前轮驱动形式的紧凑型两厢车。这款车取得了令人难以置信的销售成绩。如果没有高尔夫，现在我们所熟知的“高效且极富现代感”的大众汽车就不会存在。高尔夫是设计巨匠乔杰托·乔治亚罗，也就是现代 Pony 设计者的得意之作。



欧宝 Rekord（Opel Rekord）

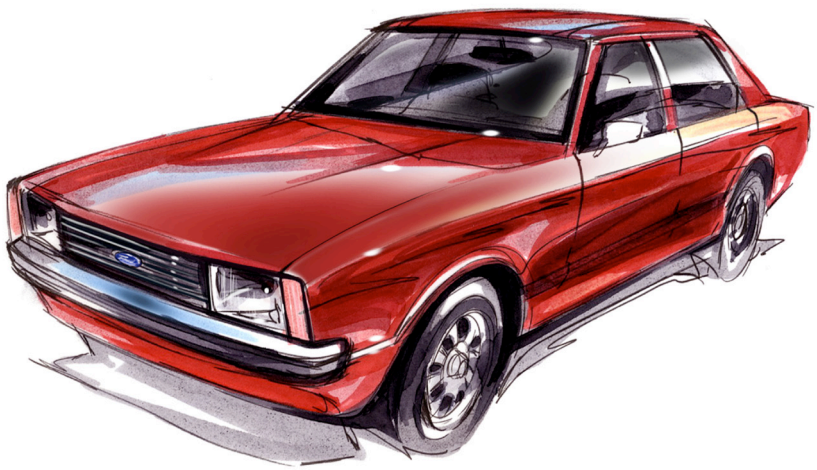
德国 | 1972~1979 年（D 系列）| 直列 4 缸 | 1900cc | 102 马力

Saehan 公司于 1972~1977 年间在韩国生产并销售了第一代 Rekord。给人留下最深印象的是这款车前排贯通左右的三人沙发式座椅。在当时的韩国市场，正规渠道引进的德国车型只有梅赛德斯－奔驰和 Rekord。

标致 604（Peugeot 604）

法国 | 1975~1985 年 | V 型 6 缸 | 2700cc | 134 马力

标致 604 是在韩国市场上销售的第一款法国车，同时也是韩国消费者首次接触宾尼法利纳的设计作品，由起亚于 1979~1981 年间组装生产。这款车的发动机舱盖造型非常独特，与今天的宝马 3 系非常相似。



福特 Cortina MK4（Ford Cortina MK4）

英国 | 1976~1979 年（第四代）| 直列 4 缸 | 1600cc | 78 马力

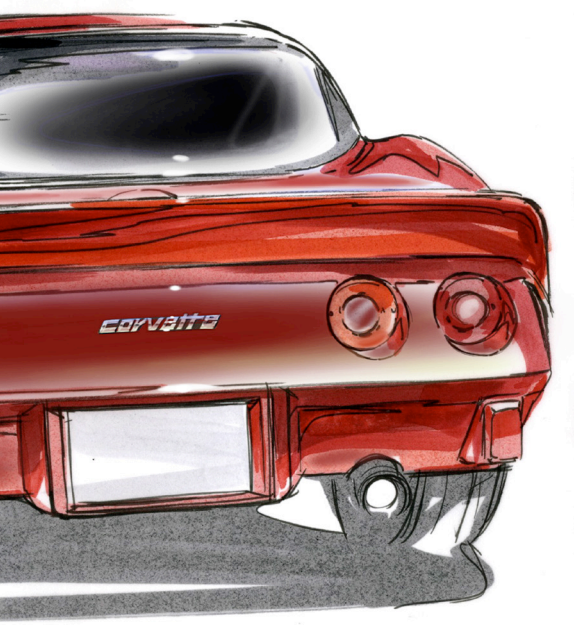
该车由现代于 1977~1980 年间生产，是当时韩国轿车市场上最大的车型。长方形的前照灯是这款车最为独特的设计元素，我到现在仍记忆犹新。

《名车志》取代了《花花公子》

随着时间的流逝，我越来越痴迷于汽车，情不自禁地想更多地了解汽车，只在路上观察来往的汽车已经不能“抚慰”我躁动的心。我知道日常生活中能见到的几乎所有汽车的名字，连详细的型号和配置都了如指掌。例如，同样的 Brisa，具有巨大单置前照灯的是 1976 年款，而有双置前照灯的则是 1974 年款。

我需要新的信息资源。但遗憾的是，当时韩国还没有汽车杂志，仅有些儿童读物可以勉强用来“解渴”。

《少年中央》等杂志尽管每期至多只有一两页介绍汽车的内容，但偶尔会刊载在韩国见不到的最新型汽车的照片。通常只有一行标题，例如“世界上最贵的汽车，劳斯莱斯”或者“世界上最快的汽车，兰博基尼康塔奇”，下面贴着一张所述车型的小照片，没有任何有关发动机排气量、功率和性能的实际数据。



我决定找些真正的汽车杂志，于是去了当时我所知道的最大的书店——钟路书店，可惜无功而返。

初中阶段的男生教室氛围与小学时截然不同。正值青春期的男生们已经开始变声，被称为“红书”的色情杂志在教室里来回传阅。带“红书”来的同学永远是最受欢迎的人，只要不被老师发现就好。我当时正费尽心思找外国汽车杂志，突然想到了那些同学——他们既然连色情杂志都弄得到，应该也知道到哪儿能买到外国杂志吧。

我从“红书供给员”那儿得到了情报，来到当时外国书籍书店聚集的清溪川和明洞，开始漫无目的地寻找。那是一次非常令人激动的经历。但是，我在那儿并没找到几本合

适的杂志。因为看汽车杂志的人非常少，仅有的几本也都是很破的过期杂志，最近的都是几个月之前的，远的甚至是几年前的。美国的汽车杂志都是从美军驻韩部队中传出来的，偶尔能看到崭新的日本汽车杂志，但是价格都很贵，像我这样的中学生根本买不起。

每当我在书店堆积如山的杂志中到处翻找时，店主大叔总会笑眯眯地低声问“是不是找红书？”他甚至会摊开一本非常色情的杂志给我看。那一瞬间，我这个正值青春期的初中生就会面临一生中最艰难的抉择。手里攥着本来就不多的零用钱，心里不停地痛苦挣扎，到底是买“红书”，还是按照原来的计划买汽车杂志呢？

道奇 Charger（Dodge Charger）

美国 | 1971~1974 年（第三代）| V 型 8 缸 | 7200cc | 350 马力

20 世纪 70 年代的美国肌肉车正处于鼎盛时期。肌肉车都装有非常强劲的发动机，拥有非凡动力，但大部分都只能在直线道路上才能爆发出最佳性能。

经过一番痛苦抉择，我终于重新回到书店，拿起了汽车杂志。我生平购买的第一本汽车杂志是美国的《名车志》。

与法拉利的初次邂逅

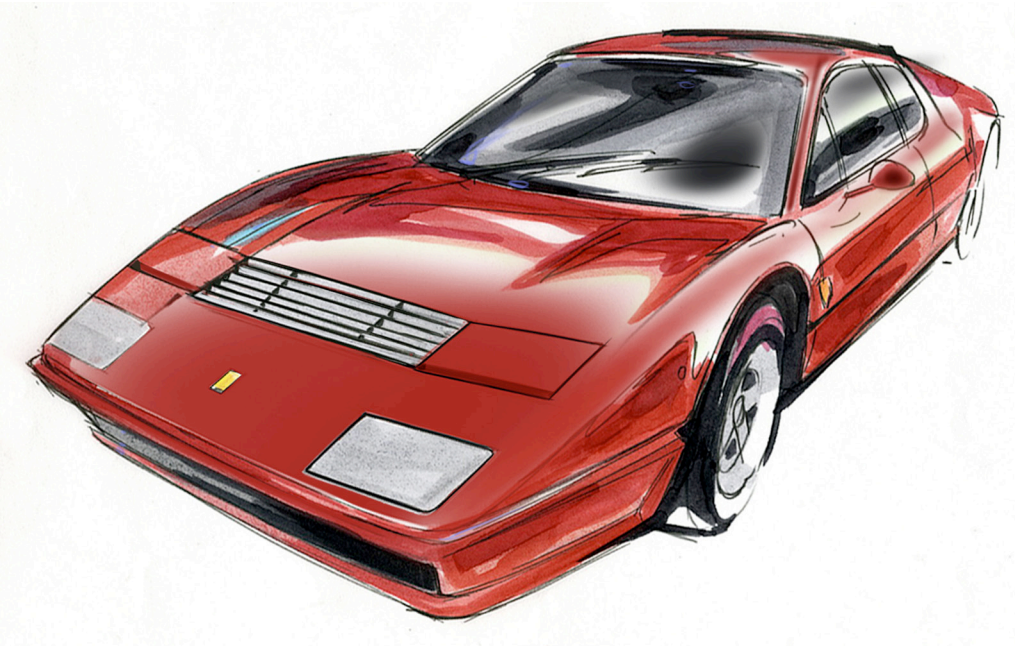
《名车志》最先吸引我的是它封面上的汽车照片。这辆以前我从来没见过的汽车跟动画电影《极速赛车手》(《Speed Racer》)中的汽车 Mach 5 一样，拥有犀利的前脸和帅气饱满的前翼子板，再加上翻折式前照灯和发动机舱盖上的进气孔，以及双人座椅和动感的尾灯，整个车身极具冲击感。

我盯着杂志封面看了很久。随后，我的目光很自然地聚焦在那辆车的车标上——那是一匹前腿高抬、后腿撑地的跃马。在我眼里，那匹嵌在黄色背景中的黑马是那么可爱。写在下面的名字是“Ferrari”。这是什么？怎么会有这么多“r”？到底应该怎么念？

那时的我正在上初中一年级，刚开始学习英语字母表，对我来说，只知道那本杂志的字是黑色的，纸是白色的，杂志内容根本看不懂。可我依然一篇文章不落得把杂志从头到尾看了一遍。我非常努力地记住每一张照片，甚至广告。对我来说，杂志里的所有汽车都很新鲜漂亮，而且全都是科尔维特、保时捷、JEEP、凯迪拉克等豪华车，完全不同于行驶在首尔街头的那些汽车。

把汽车照片看了个遍后，我开始专注于杂志的文字内容。从那以后，英语成了我最喜欢的科目。为了读懂英语汽车杂志，我开始努力学习英语。

我用带有自己喜欢的汽车照片的杂志内页来包英语课本，再在外面贴上一层塑料膜（当时物资稀缺，学生们都会给教科书包上书皮）。这样一来，每次拿起英语课本的时候，我都能看到自己最喜欢的汽车照片。



法拉利 512 Berlinetta Boxer（Ferrari 512 Berlinetta Boxer）

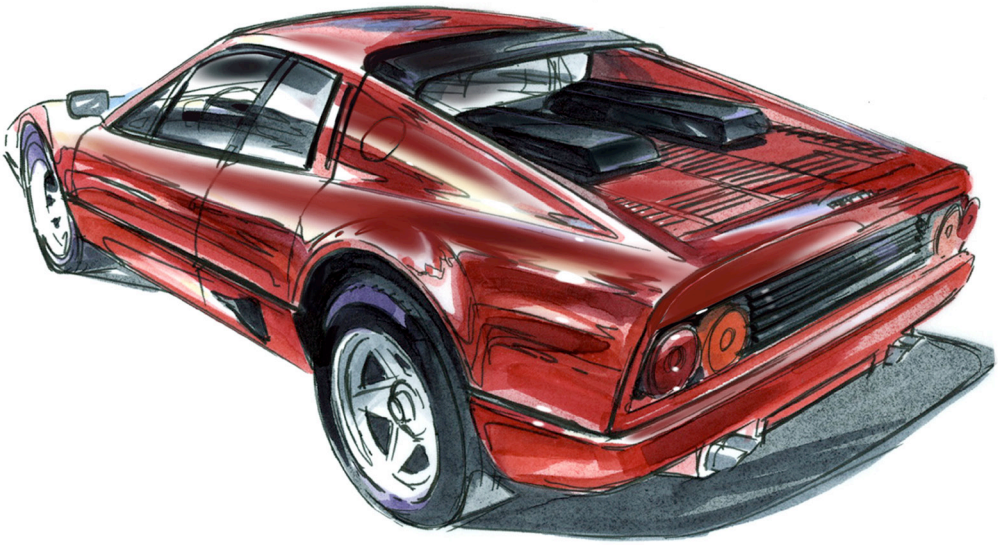
意大利 | 1976~1981 年 | 水平对置 12 缸 | 4900cc | 中置发动机 | 360 马力

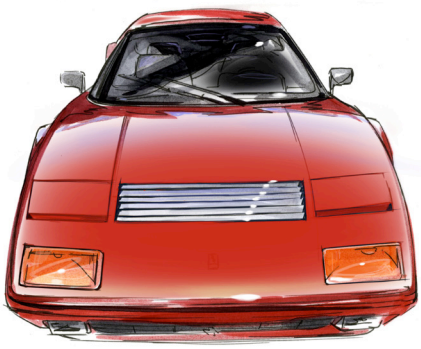
这款中置发动机跑车，被誉为汽车史上最性感、最优雅的杰作之一，其简称为“512BB”。前脸修长舒展，翼子板如同雕刻作品般精致，简直无与伦比。这款跑车是后来问世的特斯塔罗萨（Testarossa）的直系始祖（特斯塔罗萨是法拉利使用 12 缸水平对置发动机的最后一款车）。

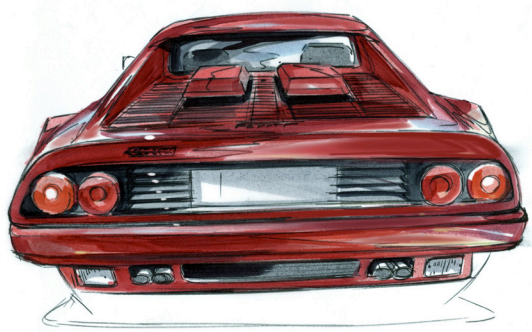
在之后的 20 年间，512BB 给众多法拉利车型带来了巨大影响。双圆尾灯更是成为法拉利设计中的经典元素。有趣的是，以科尔维特和日产 GT-R 为代表的其他品牌跑车也开始使用类似的尾灯设计。

法拉利车标

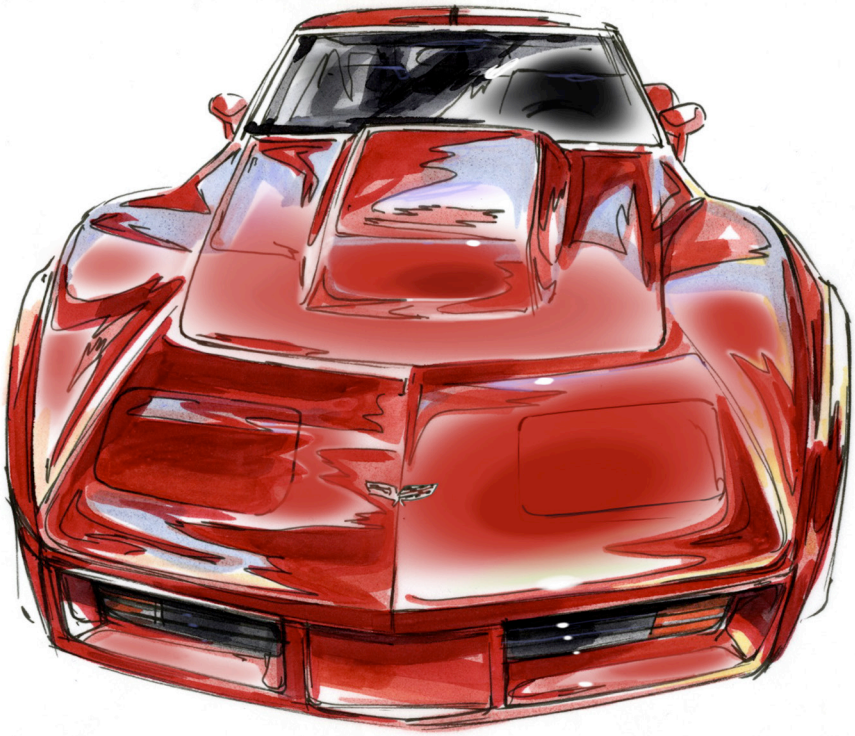
前腿高抬，后腿撑地的跃马是法拉利永远的象征。







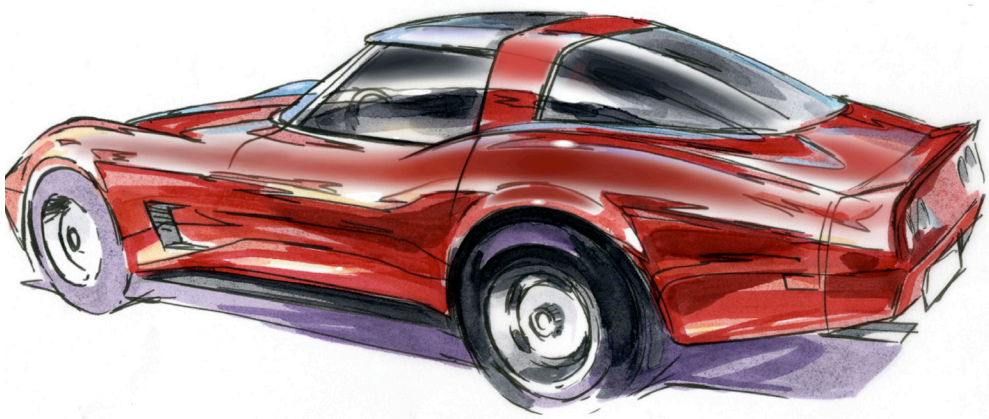
当时，我的英语课本书皮上是法拉利512 Berlinetta Boxer，通常简称为“512BB”。这是一款超级跑车，排量5升的12缸发动机采用中置形式，拥有360马力，最高车速超过300公里/时。尽管当时我连法拉利这个名字都没听说过，但对这款车却一见钟情，初中三年一直用它包英语课本。即使升了年级，换了教材，教材封面也一直是“512BB”。



雪佛兰 科尔维特（Chevrolet Corvette）

美国 | 1968~1982 年（第三代）| V 型 8 缸 | 5400~7000cc | 350~435 马力

车身线条流畅下沉，肌肉感十足，这款车是美国肌肉车的典型代表。我一直非常喜欢科尔维特的设计，最钟爱其中的第二代 Stingray 和第三代车型。



资深汽车观察者的梦想

1980 年代初，首尔的汽车数量出现了爆发式增长。在 Pony 和 Brisa 的洪流中，可以看出韩国国产车的车型也有所增加。

Pony 大获成功几年后，现代又推出车身更大，风格略有改变的 Pony 2（其设计同样出自乔治亚罗之手）。Pony 2 最显著的变化是保险杠两端装上了手风琴般的厚橡胶部件。这个部件原来只安装在出口加拿大的 Pony 上，用于通过加拿大的低速碰撞测试，在韩国则是首次出现。

完全模仿 JEEP 的 Geohwa Korando 也在此时问世。作为一款四轮驱动多用途汽车，Korando 是现在首尔随处可见的韩国产 SUV 的鼻祖。当时的 Korando 大都采用黑色涂装，主要被当作政府公务用车。

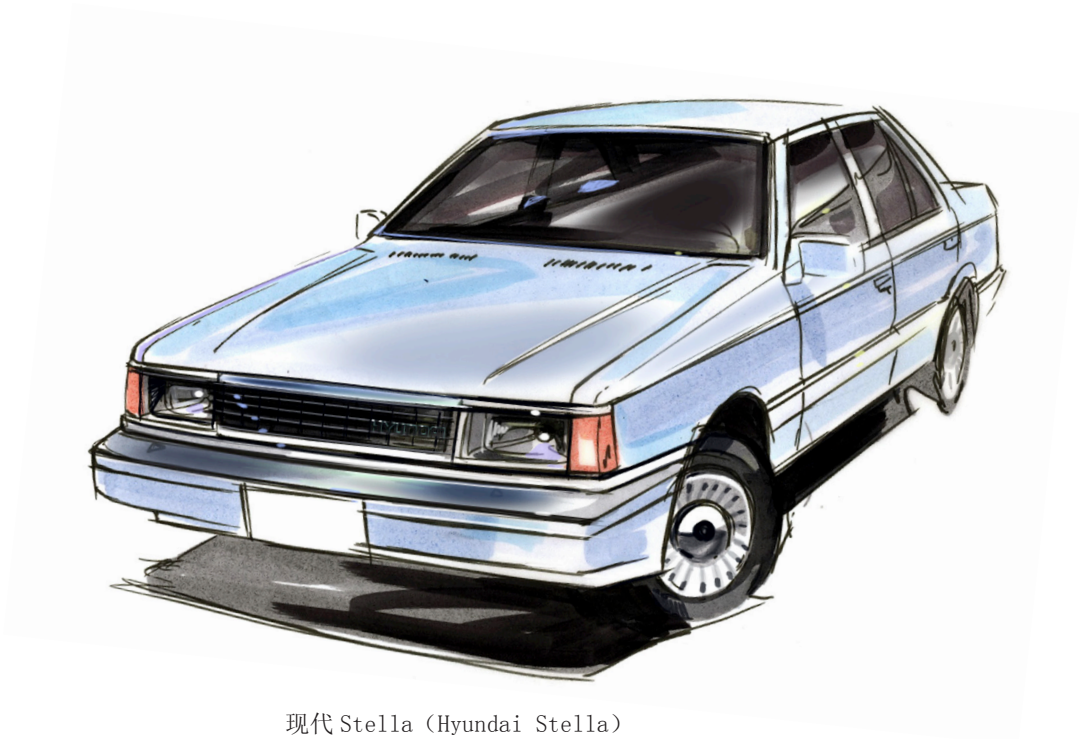
Pony 2 和 Korando 虽然备受关注，但当时最吸引眼球的车型其实是现代Stella。作为一款中型轿车,Stella甫一问世，便以压倒性优势打败了当时市场上处于主流地位的所有小型车。作为一款完美的三厢轿车（汽车外形的分类方法，其车身结构由发动机舱、乘员舱和行李舱，这三个相互封闭、用途不同的“厢”组成),Stella 的尺寸明显比 Pony 和 Pony 2大。但Stella的发动机排量只有1.4升，只比 Pony 的发动机多了 0.2 升。即便选择更大排量的 1.6 升发动机，驱动其宽大的车身也同样吃力。可这丝毫不影响人们对它的喜爱，因为当时的消费者对汽车的性能并不敏感，而 Stella 简洁干练的造型完全遮盖了自身动力不足的缺点。

Stella对韩国中型车市场影响深远，而其设计灵感源于比它昂贵很多的意大利顶级轿车（这是我过了很长时间之后才知道的）。细看起

来，Stella的外形轮廓就像当时的玛莎拉蒂总裁（这款车也由乔治亚罗设计）的缩小版，就连中控台时钟的位置都非常相似。

随着Pony、Pony 2和Stella的相继登场，韩国仿佛在一瞬间变成了像美国一样的“车轮子”上的国家。我身边购买家用车的家庭也在不断增多。尽管新车不断问世，但消费者的选择却仍然很单调。大部分人都会购买相同的车型，例如邻居买了Stella，那么我也会买Stella，只不过车身颜色不同罢了。

这让我这个“资深汽车观察者”的生活逐渐变得索然无趣。那些出现在外国汽车杂志上的汽车与跑在首尔街头的汽车简直是天壤之别。我很纳闷儿为什么首尔没有漂亮的跑车，没有双门跑车，也没有敞篷车。



现代Stella（Hyundai Stella）

韩国 | 1983~1992年 | 直列4缸 | 1600cc | 100马力

这是由乔治亚罗设计，现代汽车生产的中型轿车。受当时同样由乔治亚罗设计的玛莎拉蒂总裁的影响很大。安装在中控台上的钟表等元素就是最典型的例子。

玛莎拉蒂总裁（Maserati Quattroporte）

意大利 | 1979~1990 年（第三代）| V 型 8 缸 | 5000cc | 300 马力

Quattroporte 的含义并非总裁，其中，Quattro 代表数字 4，Porte 的意思则是门，因此车名直译过来就是“玛莎拉蒂 4 门轿车”。这款车是当时意大利豪华轿车中尺寸最大的。1970~1980 年代是乔治亚罗的鼎盛时期，他惊人的设计实力在这款车上尽显无遗。玛莎拉蒂总裁的造型明快而极具现代感，从中很容易看出 Stella 的设计原型。

寄情于 007 电影

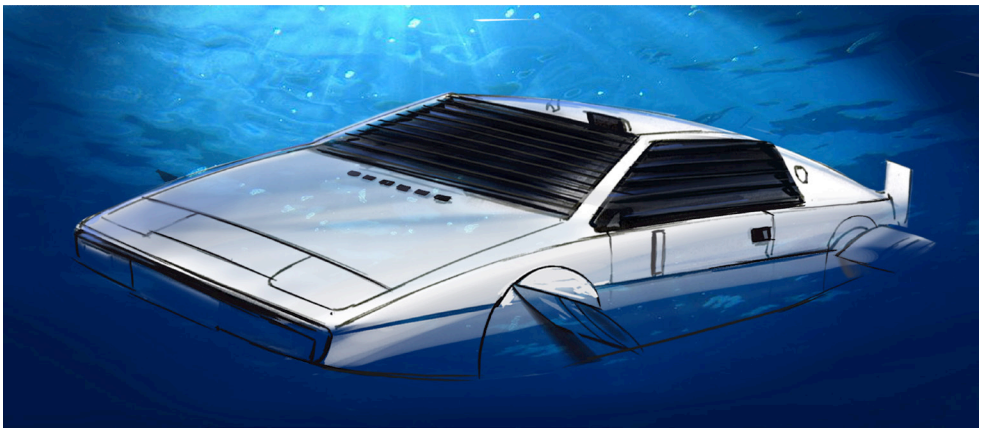
我对汽车的好奇心最终在好莱坞电影中找到了归宿。每次看电影时，相对于电影情节，我更关注的是电影里出现的汽车。如果在电影海报中发现漂亮的汽车，我就会去看这部电影，根本不在乎电影是什么内容。那时的我从来没有因为剧情和演员而去看过电影，我选择电影的标准只有一个——是否会出现漂亮的汽车。

当时还没有互联网，无法事先看到电影评论。因此吸引人们走进电影院的方法只有电影海报和实实在在的市场口碑。适合青少年的电影很少，这其中既符合我的口味，又可以放心观赏的电

影只有《007》系列（直到现在我依然很喜欢这个系列电影）。

007 电影中总是不断出现新奇的装备、邦德女郎，还有梦幻般的汽车。因此，只要电影院贴出 007 电影海报，我就会去看。

1978 年冬天，罗杰·摩尔主演的《007 之海底城》给我留下了深刻的印象。毫无疑问，这部电影和《星球大战》一样，给我带来了巨大影响。



邦德驾驶的莲花Esprit潜入大海，变身为潜水艇，它是一种多功能交通工具

莲花 Esprit（Lotus Esprit）

英国 | 1976~1979 年（第一代）| 直列 4 缸 | 涡轮增压 | 160 马力

邦德电影中的白色莲花Esprit给我留下了极为深刻的印象。其车身线条流畅犀利，颇具梦幻气质。后来我曾亲自驾驶Esprit，惊诧于其位置超低的座椅设置，感觉像坐在一辆单座赛车上。它绝对是 20 世纪 70 年代最漂亮的跑车！

《007之海底城》中的邦德座驾莲花Esprit(这款车也由乔治亚罗设计）在水中摇身一变就成了潜水艇。乔治亚罗的设计以直线为主，莲花Esprit完美地呈现出这一特点，如雕刻般的车身线条格外轻盈。倾斜的发动机舱线条一直延伸到车窗。用单一线条完成整个车身造型的Esprit，绝对称得上是20世纪70年代汽车设计的典范。

在与直升机进行惊心动魄的追击战后，邦德的Esprit在水中变为潜水艇，这是汽车动作场景中的经典镜头——只这一个场景就已经值回票价了。电影中不仅有Esprit，还有当时也在韩国销售的欧洲福特Cortina Mark IV（电影中反派角色乘坐的汽车）。除此之外，还能不时看到帅气的摩托车。黑色车身、黄色条纹装饰的川崎KZ900是其中的压轴款。我到现在都清楚记得，自己当时看着KZ900把导弹挂载在车身侧面一路飞驰时十分诧异，心里想“这是真的吗？”。

《007之海底城》中先后出现了汽车、摩托车、直升机、超大型油轮，以及具有传真功能的最尖端的卡西欧电子表，这简直就是一场视觉盛宴。电影一结束，我马上飞奔回家，把电影中看到的所有汽车和尖端间谍装备画在了图画本上。从那时开始，我就逐渐被莲花Esprit的魅力所吸引。

我喜欢的汽车电影

青少年时期，还有一部让我痴迷的电影，这就是《疯狂的麦克斯》。当初选择去看这部电影，也是因为海报。《疯狂的麦克斯》的海报上，一个警察身穿黑色皮夹克，戴着头盔和太阳镜，举着手枪，他身旁还有一辆汽车，发动机舱盖上有醒目的中冷器散热口，光是这个画面，就足以吊起我的胃口了。

这部电影的汽车特技非常精彩，电影中出现的汽车和摩托车几乎都经过大幅改装。这部电影让我第一次知道可以通过改装来提高汽车及摩托车的性能，当然也可以让它们变得更漂亮。

福特Falcon警车极具震撼力，加装机械增压器的发动机非常有视觉冲击力。两个方形前照灯和横置的细长散热器格栅进一步彰显了威严感。行李箱位置安装了两个巨大的铁质燃料瓶。这

种粗犷的外形搭配从发动机气缸引出的 8 个排气管，打造出非常气派的形象。包括轮毂在内的整个车身全被涂成了黑色，看起来更具气场。

电影中的另外一个帅气主角是麦克斯的朋友古斯的川崎 KZ1000 摩托车。电影中的 KZ1000 是经过大幅改装的版本，它被骨灰级粉丝称作“古斯版”，人气非常高。无论从汽车、摩托车还是具有强烈视觉冲击力的动作场面来说，《疯狂的麦克斯》都是一部让人无法抗拒的电影。

20 世纪 70、80 年代，很多美国电视剧都在韩国电视台播出，其中大部分都是好莱坞作品。当时，《无敌金刚》在韩国异常火爆，人们都习惯了主演李·迈杰斯的配音，后来我去美国留学，听到迈杰斯本人的声音时，惊讶得无以言表。现在回想起来，那真是一段令人难以置信的纯真岁月。

《无敌金刚》中出现的汽车与《007 之海底城》和《疯狂的麦克斯》中的完全不同，在美国人看来，这些可能都是再普通不过的车型，但对我来说却不是。电视剧中出现的装有超大轮胎的 Jeep Renegade CJ-5、闪亮的跑车 Datsun 280z、帅气的 Corvette，还有无数雪佛兰、福特、道奇等品牌的汽车，让我过足了眼瘾。

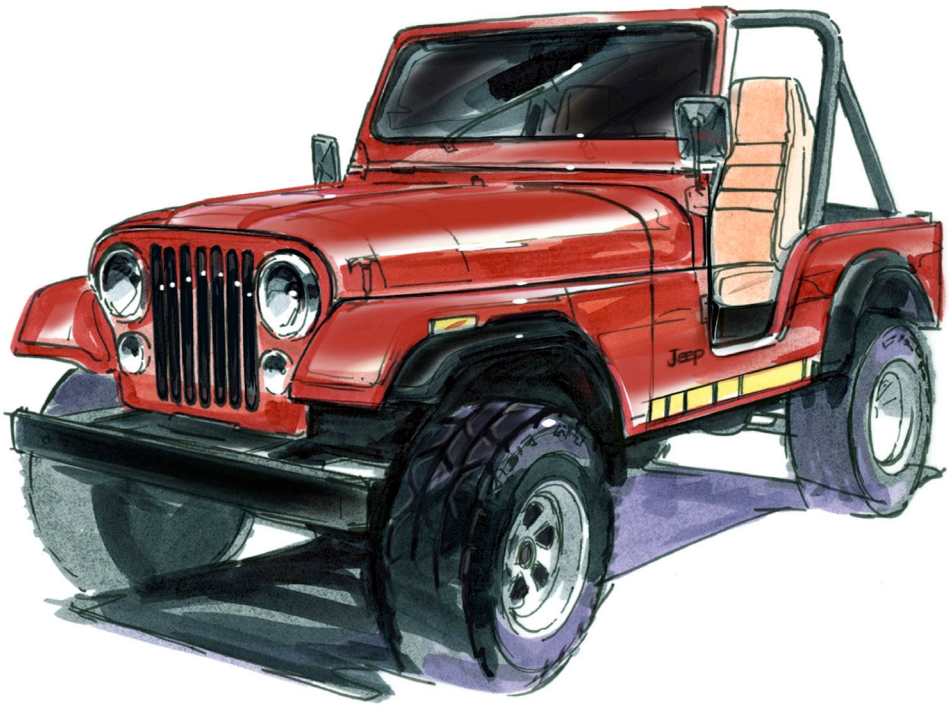
我一直清晰地记得电视剧《哈特夫妇》里奢华的梅赛德斯 - 奔驰 450SL 和小巧可爱的法拉利 Dino 246GTS。《警察与卡车强盗》中，庞蒂亚克 Trans Am 的凤凰图案也给我留下了很深的印象。这款车一出现就成了电视明星。

当时，我在电视里还看到另一款 Trans Am，这就是出现在人气超高的《霹雳游侠》中的会说话的万能汽车“基特”。这是一款概念汽车，随叫随到、无所不能，拥有喷气推进装置和语音识别系统。线条简洁流畅的 Trans Am 一下就把我牢牢吸引住了。看着这些外国电视剧，我再一次沉醉于汽车的世界。当时的我做梦都没想到，自己之后会进入制造 Trans Am 的庞蒂亚克工作。

福特 Falcon XB GT Coupe（Ford Falcon XB GT Coupe）

澳大利亚 | 1973 年 | V 型 8 缸 | 5400cc | 300 马力以上

电影《疯狂的麦克斯》中最疯狂、最火爆的警车之一。高耸出发动机舱盖外的机械增压器看起来力量感十足。这部电影中，主角麦克斯驾驶警车的追击场面非常精彩刺激。当时估计没有使用任何特技，完全是实景拍摄。



Jeep Wrangler CJ-5

美国 | 1954~1983 年 | V 型 8 缸 | 120 马力

Civilian Jeep 5(CJ-5) 是越野车中的超级明星。这款车不仅越野性能优越，在繁华市区开起来也很帅。Jeep 公司与世界各地的众多汽车公司签署了授权生产协议，这些公司生产了很多外形与 CJ-5 相似的越野车。韩国的 Geohwa 便是其中之一。

丰田兰德酷路泽 FJ 40（Toyota Land Cruiser FJ40）

日本 | 1960~1983 年 | V 型 6 缸 | 3900cc | 125 马力

这款车与路虎一样，是喜欢挑战极限越野的探险家们最为青睐的车型之一。它是问世超过 20 年的长寿车型，足迹遍布世界各地，是 20 世纪 70 年代丰田设计的代表作。

庞蒂亚克 Trans Am（Pontiac Trans Am）

美国 | 1970~1981 年（第二代）| V 型 8 缸 | 6600cc | 180 马力

我第一次见到庞蒂亚克 Trans Am，是在一部名为《警察与卡车强盗》的电影中，“火鸟”是它的另一个名字。看到这款发动机舱盖上绘有凤凰图案的汽车的瞬间，我就深深地爱上了它。那时的我做梦都没想到，几年之后自己居然会就职于美国底特律的庞蒂亚克工作室。

霹雳游侠基特（Knight Rider KITT）

美国 | 1982 年 | V 型 8 缸 | 5000cc | 250 马力

美国电视剧《霹雳游侠》中的这款汽车能听懂人类语言，但是它的魅力并不止于此。它仪表盘上的按钮比宇宙飞船操作台上的按钮还多，直到现在都让人觉得非常酷。

中学生迷上摩托车

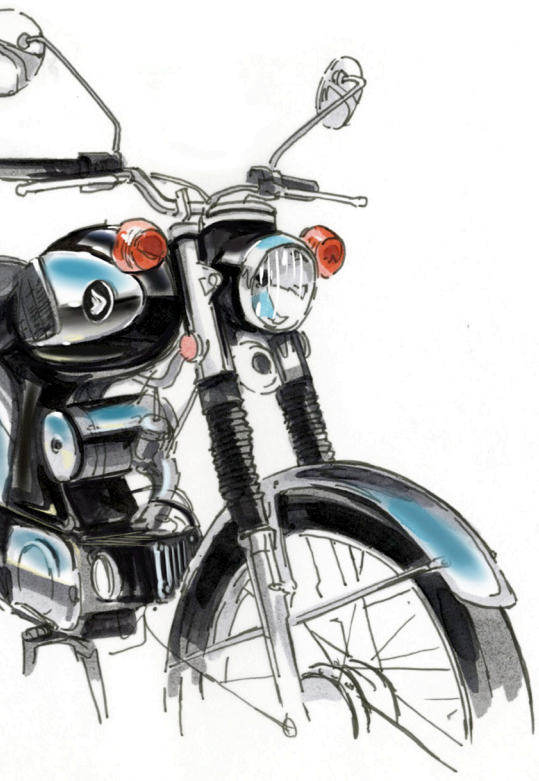
上了初中，需要买的东西多了起来，其中之一就是自行车，我当时非常期望父母给我买辆自行车。有的孩子会“继承”哥哥或姐姐用过的自行车，运气好的孩子则会得到新的自行车。当时，三千里自行车非常流行，父亲们往往耐不住孩子的软磨硬泡，把自行车商店挤得满满当当。

在各种自行车中，最受欢迎的当然是车把向下弯曲的弯把（Drop bar）款。骑在这种自行车上，上身要向前倾斜，再搭配上巨大的 26 英寸车轮，简直就是完美的“Dream Bike”。骑着自行车兜风，感觉像在空中翱翔一样自由。当时，跟朋友们一起骑自行车绝对是一种享受。

大部分孩子都骑上自行车后，我关注的目标又转移到摩托车上。摩托车的魅力在于车身构造与自行车几乎一样，却装了发动机，这让我无比好奇。我开始绞尽脑汁地琢磨怎么才能找到骑摩托车的机会。

摩托车是当时最便宜的内燃机交通工具，算是机动化的入门阶段。但当时还没有广泛普及，因此并不是很常见。

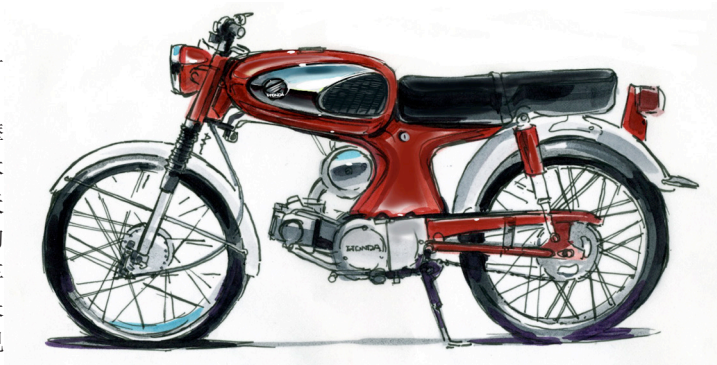
那时候，大部分人都搭乘公交车或地铁出行，只有一部分富人才会购买汽车。摩托车的价格相对低廉，但最初并不受欢迎，这源于它看起来不太安全，而且运行噪声很大。在这种氛围下，很少有人会把骑摩托车当作兴趣爱好。有极少数的演艺圈明星喜欢价格昂贵的进口摩托车，而现实生活中能见到的都是装有小行李箱的简易摩托车，它们大多是用来运送小件物品的快递车。

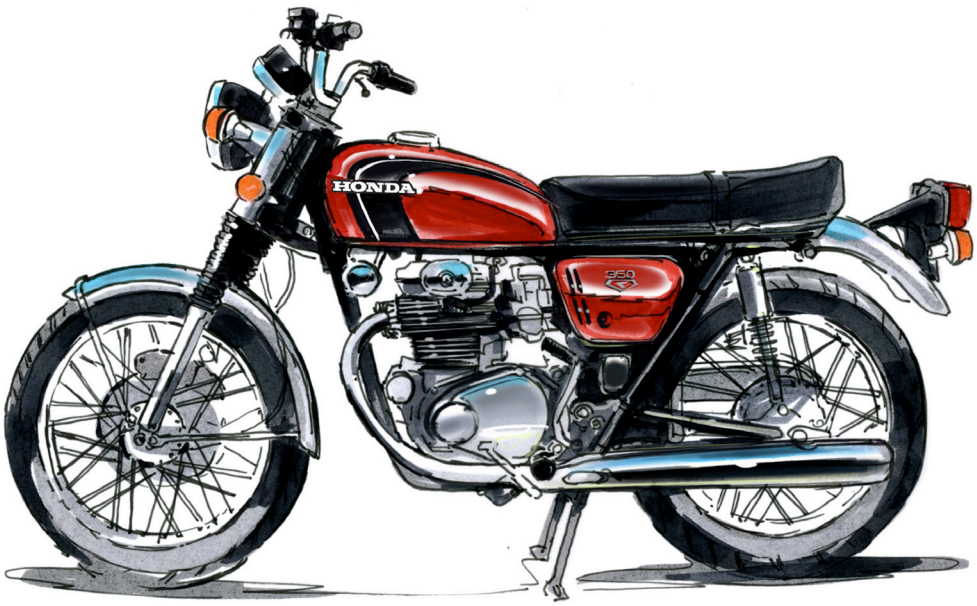


本田 S50（Honda S50）

日本 | 1965 年 | 气冷式单缸 | 50cc | 5.2 马力

这是一款非常轻盈的摩托车，重量只有 78 千克。本田制造的四冲程发动机堪称天下无敌。车身采用注塑成型构造，制造起来非常容易。该车自 1965 年问世后生产了很长时间，外形完全没有改变，现在已经成了经典车型。





本田 CB350（Honda CB350）

日本 | 1968 年 | 气冷式并列双缸 | 350cc | 36 马力

在 50cc 排量和 90cc 排量的摩托车面前，本田 CB350 绝对属于“大块头”。传统英国摩托车的结构和日本产品所特有的品质相结合，使这款摩托车成为全球范围内的热门产品。最近，这款摩托车成了 Café Racer 们（车手们常在伦敦市中心的 Club 59 和郊外建于 1938 年的 Ace Cafe 之间的路段赛车，Café Racer 一词也来源于此，指那些聚集在咖啡馆，边喝咖啡边交换信息和物品的车手）趋之若鹜的改装用车。

幸运的是，就在我迫切想骑摩托车的时候，恰好碰到了一个非常难得的机会。我朋友的叔叔参加越南战争，回国时带回来一辆本田 S50 摩托车（我和那个朋友的交情一直保持到现在）。这辆本田 S50 的油箱两侧装有黑色橡胶膝盖保护垫，它在朋友家的后院放了很长时间，用防水布盖着，很多部位的油漆都脱落了，生锈的零件散落在周围的地上。

我们合起伙来寻找机会。关键人物是朋友的堂弟，也就是朋友叔叔的小儿子。我跟朋友合计了半天，最后决定请他到游戏厅打几次游戏，让他偷偷把车钥匙拿出来给我们。我们拿到车钥匙后，马上找地方配了一把新的，然后把旧钥匙还了回去。接下来就只等朋友叔叔夫妇出门了。

没过多久，机会终于来了。我骑着自行车先来到一片空地，然后焦急地等待着心仪已久的摩托车出现。不知等了多久，本田 S50 摩托车的前照灯突然进入我的眼帘——那个瞬间简直太刺激了。

本田 S50 是一款使用四冲程单缸发动机和四速变速器的小型摩托车。它没有采用管状框架，而是采用冲压成型车架，构造极为简单。用力踩下起动踏板起动摩托车，它发出了玩具发动机一样的声音。对当时无比兴奋的我们来说，这个声音简直是世上最动听的旋律。

在起动摩托车，转动车把手（油门）让节气门打开的瞬间，那种令人窒息的兴奋感我至今仍记忆犹新。因为操作离合器动作太快，刚开始时熄了几次火，但我很快就能熟练操作了（众所周知，操作离合器是所有手动变速器的基础。最后，我终于成功开动了摩托车）。驾驶“带发动机的交通工具”，这感觉真的非常棒。现在回想起来，尽管那款本田摩托车的发动机动力是迄今为止我开过的所有车辆的发动机中最弱的一个，但它却带给我最大的触动。

在激动人心的第一次试驾后，只要有机会，我就会偷偷地去骑朋友叔叔的那辆红色摩托车。骑在摩托车上，感觉如同得到了整个世界。而骑不上摩托车的日子里，我天天都在扳着指头数什么时候能再次骑摩托车。然而有一天，我突然听到了一个晴天霹雳般的“噩耗”——朋友的叔叔居然把摩托车卖掉了。那一瞬间，我觉得天都塌了，眼前一面漆黑，在一段时间里甚

至出现了忧郁症的症状。每天都做同样的梦，梦里，一个小金属箱子里面发出让人心情愉悦的声音。那时我已经彻底陷入了骑摩托车的快感当中。

二手 CL90 购买记

当时，我没有经济能力马上去买一辆摩托车，只能“画饼充饥”——开始收集和购买摩托车杂志。我被杂志中的本田、雅马哈、铃木、川崎以及哈雷戴维森等车型所牢牢吸引。450cc 和 650cc，以及 750cc 和 900cc 发动机简直就是梦幻般的存在。哈雷戴维森的 1200cc 发动机更是气场强大。我经常幻想自己骑着黑色 CRUISER 飞驰那神奇十足的样子。杂志上那精致的 650cc 发动机和闪着银色光芒的镀铬排气管仿佛触手可及。可惜这一切只不过是想象，日常生活中能见到的只是起亚 / 本田 CL90 这种搭载小型单缸发动机的摩托车。

当时起亚与本田签署了授权协议，生产排量为 50cc 和 90cc 的小型摩托车，后来还生产装双缸 250cc 发动机的 CB250（以 20 世纪 70 年代的标准来看这绝对是非常大的车型）。我记得在 20 世纪 70 年代初，CB250 的价格大约是 70 万韩元，刚开始工作的职场新人要好几个月不吃不喝才可能攒下这笔钱，因此，不久之后起亚便停止生产 CB250 也就是情理之中的事了。但是价格便宜的小型摩托车 CL90 却是一款随处可见的拳头产品，很长时间内人气都居高不下。

高一这年的夏天，我终于闯祸了。我瞒着妈妈买了一台二手 CL90。这是我人生中的第一台摩托车，虽然有点破旧，又很小，但是在我眼里，它却是世上最好的摩托车。当妈妈看到突然出现在前院的摩托车时，可以想象她有多么惊讶。

其实，为了买摩托车，初三整个寒假我都在父母朋友的画室打工。我的工作很简单，迅速在陈列柜上找到顾客所需的物品，然后拿给顾客。我努力工作了整整两个月，最后赚来了 5 万韩元。幸运的是，用这笔钱刚好可以在朋友家开的修配厂里买到一台即将报废的 CL90。这台摩托车已经不知道用了多少年了，除了发动机和轮胎，其他部分都破旧不堪。

本田 S90（Honda S90）

日本 | 1964 年 | 气冷式单缸 | 90cc | 6.5 马力

车型名称中的“S”代表“Sport”（运动）。这款车是 S50 的放大版，价格比 CL90 低，它与 CL90 的差别在于油箱没有镀铬。

铃木 Katana 1100（Suzuki Katana 1100）

日本 | 1981 年 | 气冷式直列 4 缸 | 1100cc | 111 马力

由原宝马设计师德国人汉斯·穆特（Hans Muth）设计。1981 年推出后获得了世界上最快的摩托车的美誉，其富于创新性的造型也备受青睐。迄今为止，Katana 仍然是我最喜欢的摩托车之一。

不管怎么说，这辆摩托车为我的人生掀开了新的一页，一切都像做梦一样。虽然有了摩托车，但我却没有驾驶证。当时我已经完全处于痴狂状态，根本不知道恐惧两个字怎么写，在最初的几个月里，我骑摩托车的时候甚至连头盔都不戴。这样莽撞地骑了几个月后，终于熬过了 16 岁生日，我马上考取了机动车驾驶证。

从那天开始，骑摩托车就成了我放学后最重要的活动内容。放学回家后，第一件事就是发动摩托车。啊，那种发动机的声音，真是悦耳极了！无论何时何地，我总是把摩托车钥匙装在衣兜里。

第一次改装和组装

在能熟练驾驶摩托车后，这辆 CL90 上那些不合我心意的部分开始越来越刺眼。于是，我把保险杠、碰撞保护板、行李箱、挡泥板、后视镜等不必要的配件逐一处理掉。结果，我的摩托车变成了一辆“带发动机的自行车”。在将车身精简利落后，我又亲手把它涂成了黄色。尽管手法欠佳，但这却是我人生中的第一次改装经历。

我骑着这辆“珍贵”的摩托车，带着朋友跑遍了整个街区。因为我们主要在空地或没有车辆过往的道路上行驶，所以可以毫无顾忌地尽情模仿在电视上看到的各种特技。比如，我想模仿电视剧主角骑着摩托车，前轮抬起，后轮着地，向着歹徒奔驰的帅气动作，但是因为根本不知道如何去做，只好一遍遍练习。我试着先让发动机达到最大转速，然后突然松开离合器，以为这样可以成功，可每次尝试都导致发动机熄火，自己则被毫不留情地摔到地上。

后来我才知道，我之所以做不了这个动作，是因为摩托车的动力太弱。用仅有 8 马力的 90cc 单缸发动机就想做出那种特技，是非常鲁莽的行为。期间虽然成功了一次，但却因此导致变速器出现故障。我不想中途投降，于是决定亲自修理。拆卸变速器并不困难，但问题是还要重新把它组装好，我突然头脑一片空白，不知道该从何做起。组装变速器需要专门的工具，没有办法，最终我只能把它交给摩托车修理店处理。我实在无法接受自己不能修理变速器的事实，也想借着这次机会认真学习一下，所以在整个修理过程中，我一直在旁边认真观摩。

本田 VT250F（Honda VT250F）

日本 | 1984 年 | 水冷式 V 型双缸 | 250cc | 35 马力

这是我梦想中的摩托车。它拥有最尖端的技术和极具现代感的外形。红色的车架称得上是摩托车史上最杰出的作品，奶油色的涂装非常优雅。为了看这款摩托车，我已经记不清到底去过本田车店多少次了。

雅马哈 XS650 Cafe Racer
（Yamaha XS650 Cafe Racer）
日本 | 1979 年 | 气冷式并列双缸 | 650cc | 50 马力

这是我自己改装的车型，将旧款雅马哈 XS650 按照 Café Racer 的样式进行了改装。直到现在我还保留着这台摩托车。

可惜的是，修理后的摩托车并没能坚持多久。一天，我想把速度加到最大（60 公里 / 时），但发动机却彻底停止了工作。后来我把这辆已经产生感情的摩托车卖掉了，但是心中的热情却丝毫未减。我只好在首尔退溪路一带的巷子里游逛，靠欣赏那些价格昂贵的进口摩托车来安慰自己。

一天，我突然看到了最新款的本田 VT250F，那一瞬间我才真正体会到什么叫“灵魂出窍”。我不禁感叹摩托车怎么可能这么帅。直到现在，我依然认为它是本田最好的设计之一。

青少年时期对摩托车的痴迷，让我后来开始亲手设计并收集了无数款摩托车。通过无数次挫折和尝试才掌握的构造原理知识，在我后来进入艺术中心学习汽车工程时发挥了很大作用。

尽管现在我已经步入中年，对摩托车的热爱却丝毫没有减退。骑上摩托车，我依旧是那个无比幸福的追风少年！

掌握驾驶技术

我曾经仔细回想自己到底是怎样学会驾驶的，这有可能得益于我每天搭乘公交车上下学的小学时代。那时我根本不知道世界上还有驾校，从某种意义上说，公交车司机是我生命中最初的驾驶教练。

上小学时，我每天坐公交车上学。上了车，我总是站在司机旁边，看着他踩离合，操作变速杆，感觉很有趣。以前的公交车前部座位下有一个凸出的发动机舱盖，我喜欢坐在上面观察司机驾驶汽车。发动机噪声很大，散发着浓重的汽油味，而且坐在上面还很热。其实这里本来是不可以坐的，但如果公交车里人很多，悄悄坐在上面也不会有人说什么。

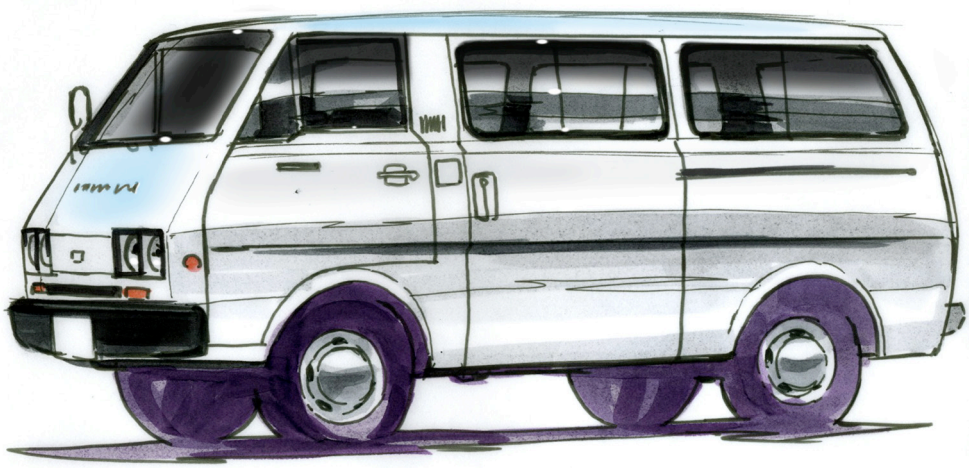
我总盯着这个位置，因为坐在那能近距离观察司机。经过努力观察，我终于明白司机脚下右边的踏板用于加速，中间的踏板用于制动。但最左侧的踏板到底有什么功能，我却怎么也弄不明白，而且我发现这个踏板好像是司机踩得最频繁的一个（过了很久我才知道那是离合器踏板）。

尽管我对汽车充满渴望，但直到上中学前，我家都没有家用车。我上中学后没多久，家里就买了一辆车，但那辆车并不是我心中期待的那种修长的乘用车。那是辆面包车——现代Forter。它是父母用来跑业务的，因此严格说不能算家用车。当时母亲经营着一家小型幼儿园，用这辆车来接送孩子。每天晚上幼儿园关门后，Forter 就停放在我家门口。不管怎么说，这又是一样让我感兴趣的东西。

上初三后，每天晚上我都背着家人偷偷跑出去，钻进停在家门口的 Forter，坐在驾

驶座上，做出驾驶汽车的样子。这成了我晚上的秘密嗜好。我不是简单地模仿，而是踩下离合器踏板，把变速杆推到一档位置，然后慢慢松开离合器踏板，踩下加速踏板。现在想起来，这应该也算是一种模拟训练。每次坐在这辆柴油面包车的驾驶座上模拟驾驶时，我的脑海中就会浮现出电视里看到的那些线条流畅修长的跑车。

经过几个月的认真练习后，我对驾驶汽车已经有了很大的信心。如同第一次骑摩托车的经历一样，我偷偷配好了面包车的钥匙。



现代 Forter（Hyundai Forter）

韩国 | 1977~1981 年 | 直列 4 缸 | 柴油

虽然不是乘用车，但它却是我家购置的第一台车。我每天晚上偷偷溜进 Forter，通过模拟练习来熟悉驾驶技巧。

对我来说，发动汽车起步简直易如反掌。先热会儿车，挂一档，然后从容地松开离合器踏板，面包车就会非常平稳地向前滑动。但我还没来得及高兴，面包车突然发出很大的声音，一下就熄火了。准确操作沉重的离合器踏板并不像我想象的那么容易（当时货车的离合器踏板确实非常沉重）。每次无论我怎样小心翼翼地松开离合器踏板，踩下加速踏板，发动机都会熄火。当时我已经可以非常娴熟地驾驶摩托车，本来一点儿也不担心离合器和变速器的操作问题，可汽车却是一个完全不同于摩托车的“怪物”。

因为没人教我半联动这个要领，因此，我每天晚上都经历着无休止的失败。我不知道到底失败了多少次，至少不低于 100 次吧。直到半年后，我才通过自己摸索总结，掌握了所有要领。其间我一直在坚持，从未想过放弃。结果有一天，面包车终于顺利开动了。开始，我在家附近转了一圈，然后又连同旁边的小区一起绕了更大一圈。最后终于开上了主路——当时我上初中三年级。

深夜幸福兜风的终结

高中以后，我对汽车越来越着迷，有关汽车的知识和驾驶技术也逐渐烂熟于心。那时，我家终于买了辆二手乘用车，那是辆深绿色的起亚 K303。我现在仍然清楚地记得这辆车第一天来到我家时的情景。

K303 有副锐利的前脸，巨大的前照灯和长方形尾灯，算得上是起亚版的马自达 Grand Familia(Familia 与起亚 Brisa 相比拥有更大的车身，更强劲的发动机)。K303 是当时韩国最具运动气质的轿车，采用了 20 世纪 70 年代典型的日本车款式。在满是 Pony 和 Brisa 的首尔街头，K303 非常醒目。我每天晚上都把这辆车开出去。凭借驾驶 Forter 时掌握的技巧，操作起 K303 的离合器来简直易如反掌。随着自信心的提高，我有了一种幼稚的炫耀欲望。一天晚上，我把 K303 开到了朋友家，我想在他面前展示一下自己的驾驶实力。那天晚上，两个兴奋过头的高中生开着车像疯了一样在首尔街头招摇。

起亚 K303（Kia K303）

日本 | 1976~1981 年 | 直列 4 缸 | 1300cc | 72 马力

这是一款运动型轿车，算得上是起亚版的日本马自达 Grand Familia，拥有 20 世纪 70 年代日本车的典型外观。它的车身比 Brisa 略大，在当时满是 Pony 和 Brisa 的首尔街头非常醒目。

回家之前，一切都很完美。可快到家时我才突然发现，燃油表的指针已经到底了。“新加的油一个晚上就没了，爸妈肯定会发现我偷偷开车。”想到这儿，我非常忐忑。从事情后来的进展看，反倒不如从一开始就装作不知情。可生活本来就不可能事事如意，无谓的担心总是会让事态变得越来越糟。我决定把油重新加满，于是直接把车开到了加油站，从容地加满油，到这为止一切都在掌控之中。

但加完油后，因为着急离开，我忘了前车轮还没有回正，直接踩下了加速踏板。一瞬间，车身猛地向加油站的柱子冲去，径直撞了上去。碰撞的痕迹非常明显，完全没有隐瞒的可能。车门严重凹陷，破损范围也很大。我伤心得落了泪——这个瞬间宣告了我每天晚上幸福兜风生活的终结。

丧父，踏上美国求学之路

从另一个角度来说，高中是我人生中最灰暗的一个时期。高一暑假的时候，在国外工作的父亲去世了。父亲一直是我灵感的源泉，是我一生崇敬的偶像。因为父亲，我才能在一个拥有大量英语和日语书籍的家庭中长大。父亲是个了不起的阅读者，思维方式非常开放。他在周游世界的时候，每次看到新鲜的东西，都会写进长长的信里寄给我。因为有这样的父亲，我从小就梦想着环游世界。父亲寄来很多国家的明信片和硬币，不断培养着我的想象力。

听到父亲去世消息的瞬间，我感觉好像失去了生命中最重要的勇气和灵感的源泉，失去了所有东西。那个瞬间也是给我的人生带来巨大改变的转折点。父亲过世后，不到两年时间，家里的生活就变得极度艰难起来。我们搬到了郊区的一个很小的房子里，还卖掉了汽车。未来一片迷茫，极度的不安感重重地压在我的心头。

父亲生前一直想把我送到美国留学，但当时家里的状况并不允许这样做。母亲再三考虑后，最终决定把我送到住在美国的祖父母家。但对于留学，我并没有把握。我上课时经常在课本上画汽车和摩托车，以此来打发时间。另外，我很讨厌数学，

科学和技术对我来说也很难。高中时期，我唯一喜欢的科目就是英语。

就这样，高中一毕业，我便被迫开始为留学做准备。韩国政府在之前一年刚刚修改了相关法规，使高中毕业生可以直接出国留学。1984 年秋天，年仅二十岁的我第一次踏上美国的土地。

汽车设计
改变
人生

——在美国 ACCD 留学

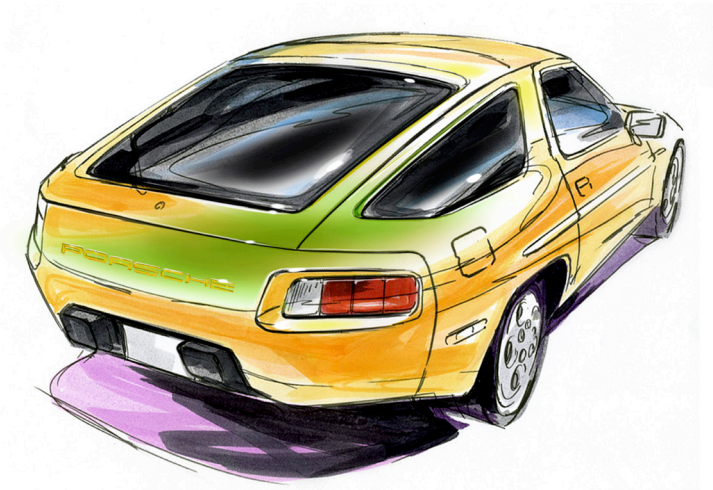
DESIGN
THE LIFE

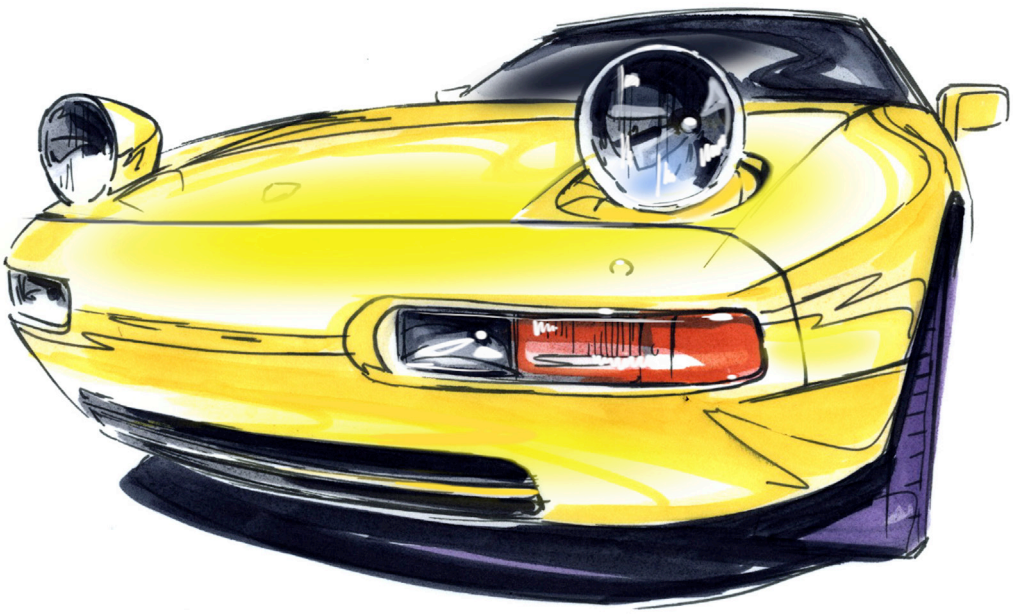
汽车之城，美国洛杉矶

对我来说，美国是一个到处都是汽车的“神圣”国度。正因为这个原因，抵达洛杉矶的那一刻，我心中有无法抑制的兴奋。对即将开始的艰难异国生活的忧虑和对于陌生学校的恐惧，这些都被我抛到九霄云外了。天啊！美国果真是个汽车天堂。尽管别人说起美国的时候，总是提到“充满机会的国度”“美国梦”，但对我来说，这里就是个纯粹的“汽车的国度”。在我到美国后经过的第一个高速公路上，高速飞驰的汽车川流不息（起初我很奇怪美国的高速公路为什么叫“Freeway”，而不是“Highway”，后来才知道是因为不收通行费）。

到洛杉矶后没多久，我在高速公路上看到一台车身浑圆，长得很像宇宙飞船的汽车。它的车尾线条非常柔和，整个车身上找不到一处棱角。更特别的是，它的前照灯是“躺”在平滑延伸的发动机舱盖上的，而点亮的时候，前照灯居然立了起来。看着这对像青蛙眼睛一样凸出车体的前照灯，我被深深震撼了。这是我从来没有见到，也从来没有想象过的惊人设计。这辆车的名字是保时捷 928。那一瞬间，我突然意识到，无论将来做什么职业，我都绝对离不开汽车。

适应美国生活对我来说一点儿都不困难，每天都过得很幸福。每次去大型停车场都像参观汽车展览一样。以前只能在杂志上见到的汽车把停车场塞得满满当当。不仅如此，我还能尽情欣赏很多从来没见过的稀有车型，特别是欧洲车。我在韩国见过的欧洲品牌只有标致、菲亚特和欧宝几种，但这里却能见到几乎所有欧洲品牌。在首尔很难见到的梅赛德斯－奔驰汽车，在洛杉矶街头随处可见。我第一次见到宝马汽车也是在这个时期。

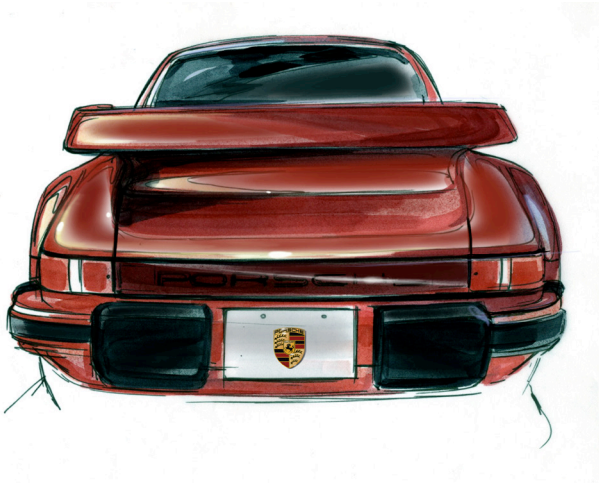


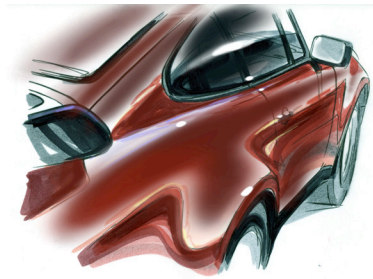


保时捷 928（Porsche 928）

德国 | 1977~1995 年 | V 型 8 缸 | 5000cc | 288 马力

这是一款发动机前置、后轮驱动的豪华跑车。对其他品牌来说，前置发动机、后轮驱动并没什么特别之处，但对保时捷来说，选择这样的结构形式却很出人意料。翻折式前照灯是这款车最引人注目的标志（其他车型的翻折式前照灯收起时是藏在车身内部的，而 928 的翻折式前照灯即使在收起状态时也露在车身外）。





保时捷 911 SC（Porsche 911 SC）

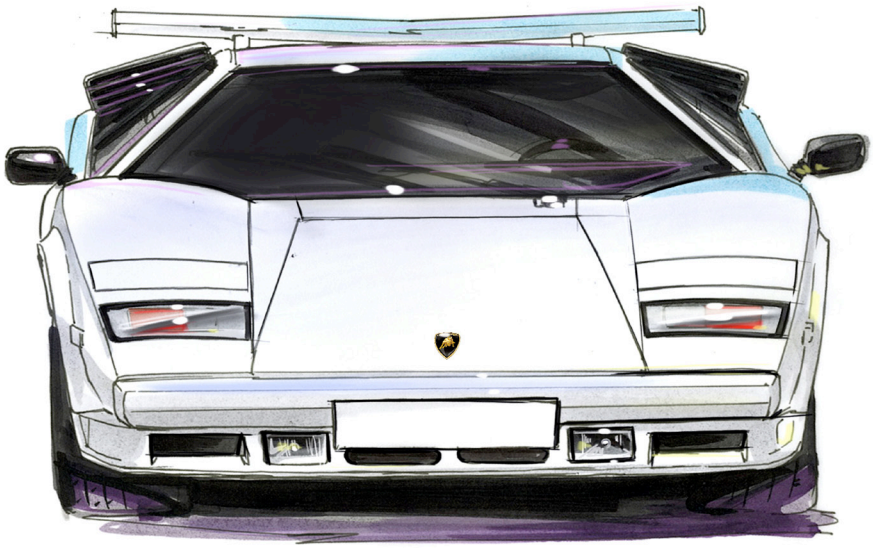
德国 | 1978~1983 年 | 水平对置 6 缸 | 3000cc | 200 马力

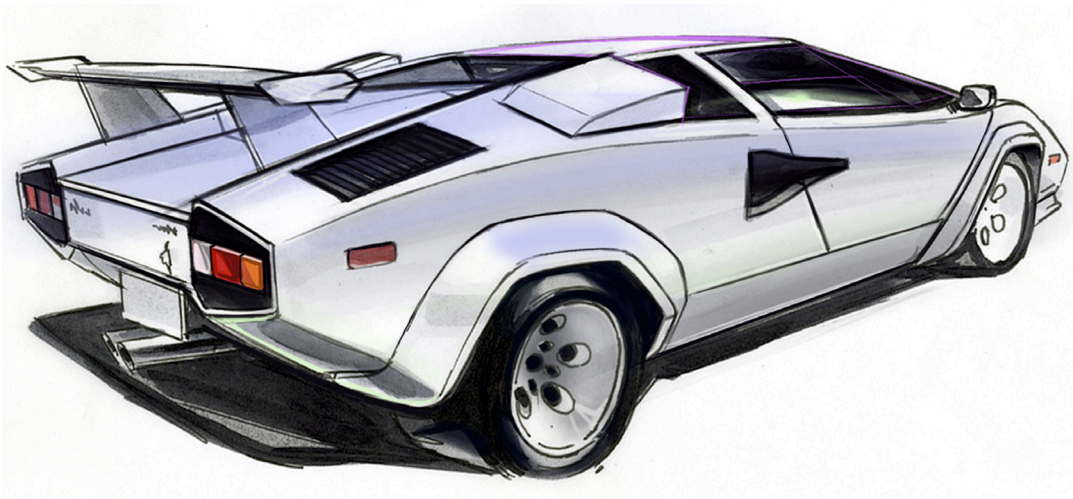
保时捷 911 是过去 50 年间最具设计感的车型之一。由于公司创始人费迪南德·波尔舍博士的坚持，保时捷旗下车型一直采用后置发动机布局，只凭这一点，这个品牌就非常值得尊重。车尾线条洋溢着女性的柔美气质。在艺术中心求学期间，我第一次试驾 911，感觉与大众甲壳虫的驾驶感受类似，可能是因为它们采用的都是后置发动机布局。当然了，两者间的动力差距非常明显。

法拉利 特斯塔罗萨（Ferrari Testarossa）

意大利 | 1984~1991 年 | 12 缸水平对置 | 4900cc | 390 马力

无论别人怎么评价，在我看来，这款车都是 20 世纪 80 年代宾尼法利纳的最佳作品。低平宽大的车身和帅气的进气孔都极富视觉冲击力。美国的人气电视剧《迈阿密风云》（《Miami Vice》）中出现过这款车的白色复制版。尽管是复制版，那辆车也同样很酷。

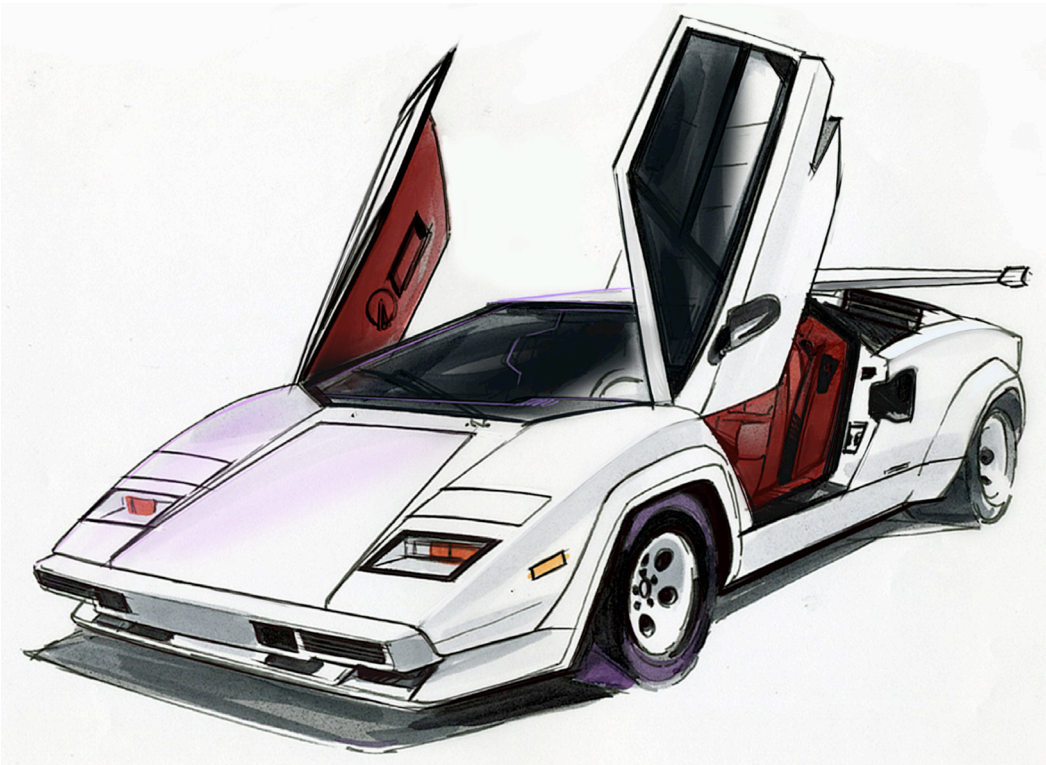




兰博基尼 康塔奇 LP5000（Lamborghini Countach LP5000）

意大利 | 1974~1990 年（1985 年款） | V 型 12 缸 | 5000cc | 414 马力

汽车史上最重要的超级跑车，外形如同宇宙飞船。其设计者马塞罗•甘迪尼（Marcello Gandini）绝对是大师中的大师。此后的汽车，很难再出现康塔奇这样极富视觉冲击力的设计。20 世纪 80 年代我曾有机会亲自驾驶这款杰作。虽然只在停车场开了很短的时间，但已经足够领略其魅力了。它的离合器踏板异常沉重，发动机会发出巨大的轰鸣声，仪表盘也不停地发出噪声。总体来说，我对这款车的品质很失望。但是我依然喜欢它，“品质？谁会在乎？”



一到美国，我就找到了新乐趣。欣赏雪铁龙、雷诺、萨博、沃尔沃、捷豹、宾利、劳斯莱斯、罗孚、MG、大众、奥迪、阿尔法·罗密欧、蓝旗亚、玛莎拉蒂等欧洲品牌生产的稀有车型，成了我每天乐此不疲的消遣。当然不只是欧洲车，丰田、日产、马自达、铃木、斯巴鲁、大发、五十铃等日本车也随处可见。在韩国时，我一直对通用公司旗下的 6 个品牌很感兴趣，即别克、凯迪拉克、雪佛兰、奥兹莫比尔、庞蒂亚克和 GMC，在美国总算能一饱眼福了。只要动动眼睛，就能看到福特、水星、克莱斯勒、道奇、普利茅斯和 Jeep 等品牌的汽车。

道路上的汽车怎么看都看不完。初到美国的几个月里，我总

是坐在路边，观察行驶在路上的汽车，试图记住每个车型，因此每天都过得非常充实。数不胜数的新奇车型让我一直特别兴奋。

法拉利特斯塔罗萨 & 兰博基尼康塔奇

运气好的日子，我会碰到非常稀有的豪车。路上常见的法拉利大部分都是 308。闪亮的红色法拉利发出悦耳动听的轰鸣声，飞驰在洛杉矶街头，这个场景如梦似幻。在我眼里，飞驰中的法拉利已经不再是汽车，而是精美绝伦的雕刻。

有一天，我很幸运地遇到了当时最新型的法拉利特斯塔罗萨。特斯塔罗萨被誉为跑车中的超级跑车，外形帅得一塌糊涂。我以前从来没见过车身如此低矮，车尾又如此宽的车型。特斯塔罗萨拥有不同于当时其他任何车型的车身比例。它的车尾相较车头宽出很多。车身两侧的进气口如同层叠的剃须刀片，很有冲击感，气场强大（这个造型也是特斯塔罗萨的象征标志）。

对当时的年轻车迷来说，收集另一款超级跑车——兰博基尼康塔奇的海报也是必需功课之一。海报上绘有白色康塔奇的侧影，迷人的比基尼女郎躺在旁边，而下面的黑色背景中，只有一个香槟酒瓶。这款海报当时极受欢迎。康塔奇车身两侧的剪刀式车门（Scissor Door）展开时，就如同喷气式战斗机一样，似乎马上就要起飞。

一天，我下了很大决心，来到位于洛杉矶著名富人区——比弗利山庄的兰博基尼展示馆。理由只有一个，见识一下真实的康塔奇。我小心翼翼地走进展馆，心里非常忐忑。在任何人看来，我的形象和装扮都与兰博基尼的潜在买家相去甚远，因此我非常局促不安。可是没想到，业务员居然带着亲切的微笑向我走来。我紧张地问业务员能不能看一下白色的康塔奇。业务员不仅热情地带我去看，还打开了漂亮的剪刀式车门让我坐到驾驶座上。

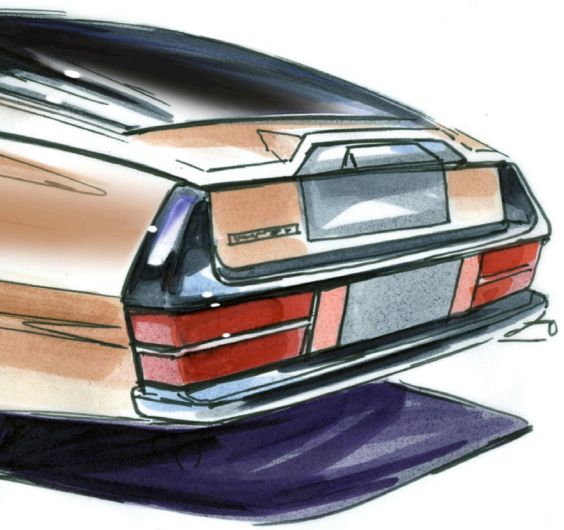
康塔奇的驾驶座非常窄小，很不舒服。车内装饰也与我想象的完全不同。红色告警灯、异常复杂的各种仪表，数不胜数的按钮，看起来就像战斗机的驾驶舱。但是能坐到康塔奇的驾驶座上，我已经别无他求了。最后，我带着满心的愉悦回家了。

驯服二手菲亚特Spider

我的学业是在祖父家附近的大学开始的。学校很近，可以走路去上课。但没过多久我就发现，在洛杉矶，要想在没有汽车的情况下生活几乎是不现实的。

尽管有公交车，但是服务却不敢恭维：每隔 20~30 分钟才有一班车，换车也需要等非常长的时间。有一次我们去圣莫尼卡的海滩游玩，开车只要 20 分钟的路程，我们坐公交车却花了两个多小时。

虽然我很需要汽车，但确实没有能力买。想要去远一点儿的地方，就只能跟朋友借车。即便这样，依然很不方便，出行问题给我在洛杉矶的生活带来了很大的限制。一天，我突然被一辆旧车深深地迷住了。那辆车是朋友的叔叔很久以前买的，由于某些原因（后来才知道那并不是普通事件），放在车库里很久都没有用。我第一眼就喜欢上了它的外形。这是一辆小型双座敞篷车。车身低而薄，线条纤细，独特的腰线和复古的圆形车灯令人印象深刻。发动机舱盖上有两处曲线装饰，车尾造型也很凌厉。这款漂亮的车就是 1975 年款菲亚特 Spider。



对于这款车，除了知道它是宾尼法利纳的设计作品之外，我一无所知。那时我还不知道法拉利也是宾尼法利纳的作品。回想起来，其实我在初中时就已经深深迷上了宾尼法利纳的设计，尽管当时连宾尼法利纳这个名字都没听过。让我着迷的那件作品就是初中三年间自己一直用来装饰英语课本的法拉利 512BB（很久之后我才知道自己喜欢的是宾尼法利纳和乔治亚罗的设计作品）。

菲亚特 124 Spider（Fiat 124 Spider）

意大利 | 1966~1985 年（1975 年款）| 直列 4 缸 | 1600cc | 110 马力

菲亚特为对抗阿尔法·罗密欧 Spider 而推出的野心之作。车内采用 2+2 布局，但是后排空间非常狭小，只能勉强坐下一个成人。尽管曾经属于我的那辆车的状况并不太好，但它却一直是我最喜欢的汽车之一。

阿尔法·罗密欧 Spider（Alfaromeo Spider）

意大利 | 1966~1993 年（1983 年款，第三代）| 直列 4 缸 | 2000cc | 115 马力

它于 1966 年问世，是意大利最具代表性的双座敞篷车中的顶级明星。这款车因在电影《毕业生》中由达斯汀·霍夫曼驾驶出镜而备受关注。它由宾尼法利纳设计，车身修长，完美无瑕。

在菲亚特124基础上设计而成的Spider，量产于1966~1985年间，是阿尔法·罗密欧Spider的平民版。阿尔法·罗密欧Spider曾在1967年达斯汀·霍夫曼主演的电影《毕业生》中出镜，并因此备受关注。我看这部电影时，关注的也只是这辆敞篷车。我在韩国时自然没见过这种车，尽管菲亚特124在韩国有售，但我对菲亚特制造的其他汽车却一无所知。

当时的菲亚特因为产品质量问题而饱受诟病。美国人之间还很流行用菲亚特汽车的质量来开玩笑。菲亚特（FIAT）原本是“Fabbrica Italiana Automobili Torino”的缩写，但美国人却将其恶搞为“Fix It Again Tony”的缩写,Tony是常见的意大利裔美国人的名字。当时，对美国人来说，菲亚特就是劣质汽车的代名词，这源于菲亚特汽车的车身很容易生锈，电气系统也经常出问题，还容易泄漏机油。可即便如此，因为它的价格是我能承受的，所以我还是下决心把它买了下来。

在当时所有人看来，这都是一个疯狂的决定。因为任何正常人都不会买一辆采用20世纪60年代技术制造的、车龄超过10年的、声名狼藉的小型双座敞篷车。没过多久，我终于明白了这辆车的价格为什么会如此低廉——它的状况确实非常糟糕。尤其是早上起动时，状态好时可以轻松起动，状态不好则根本没办法起动。如果说买这辆车让我有了什么收获的话，那就是大大提高了我的耐心。

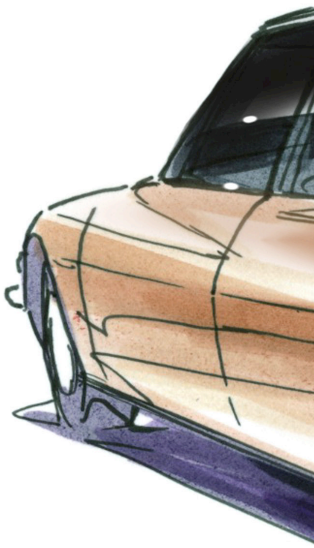
但是，一旦开起来，菲亚特Spider的表现便堪称完美了，驾驶起来也非常享受。操纵5档手动变速器，听着排气管的声音，手握轻巧的木质方向盘，能体会到强烈的驾驶快感。小型DOHC（Double Over Head Camshaft，双顶置凸轮轴）发动机的动力足以满足我的需求。不管别人怎样说，这辆车完全能满足，甚至超出我一直以来的梦想。

夕阳西下，驾驶菲亚特Spider奔驰在加利福尼亚圣莫尼卡高速公路上，这简直就像电影里的场景。而就在一年之前，我还生活在见不到这种跑车和敞篷车的韩国。

但是，幸福时光总是非常短暂。这辆Spider故障频发，几乎所有部件都有问题。对我这个大学生来说，需要的是一辆值得信赖的、可以随时载着我和朋友去任何地方的座驾。但是很遗

憾，我的Spider却有一半以上时间都处于罢工状态。总送去修理很麻烦，最后，我决定自己动手修理。我在韩国有过修理90cc摩托车发动机的经验，汽车的发动机只比它大一点儿，估计也没什么难的。可是我在修理汽车发动机的时候，却差点儿引发了一场火灾。当时，修理完发动机后，刚一起动，化油器就着了起来。经过反复拆卸和组装，我终于找到了原因，原来问题出在点火线圈上——组装顺序出错才导致化油器喷火。这是经验不足的维修工常犯的错误。

我与菲亚特的幸福时光很快就结束了。Spider行驶时，开始发出如同敲击铁板的怪声，我知道离别的时刻已经到来。最后，因为发动机故障，我与这款车之间的缘分彻底结束了。我生命中的第一辆车就这样离开。经过无数次尝试和失败，我逐渐掌握了汽车的内部构造和工作原理。

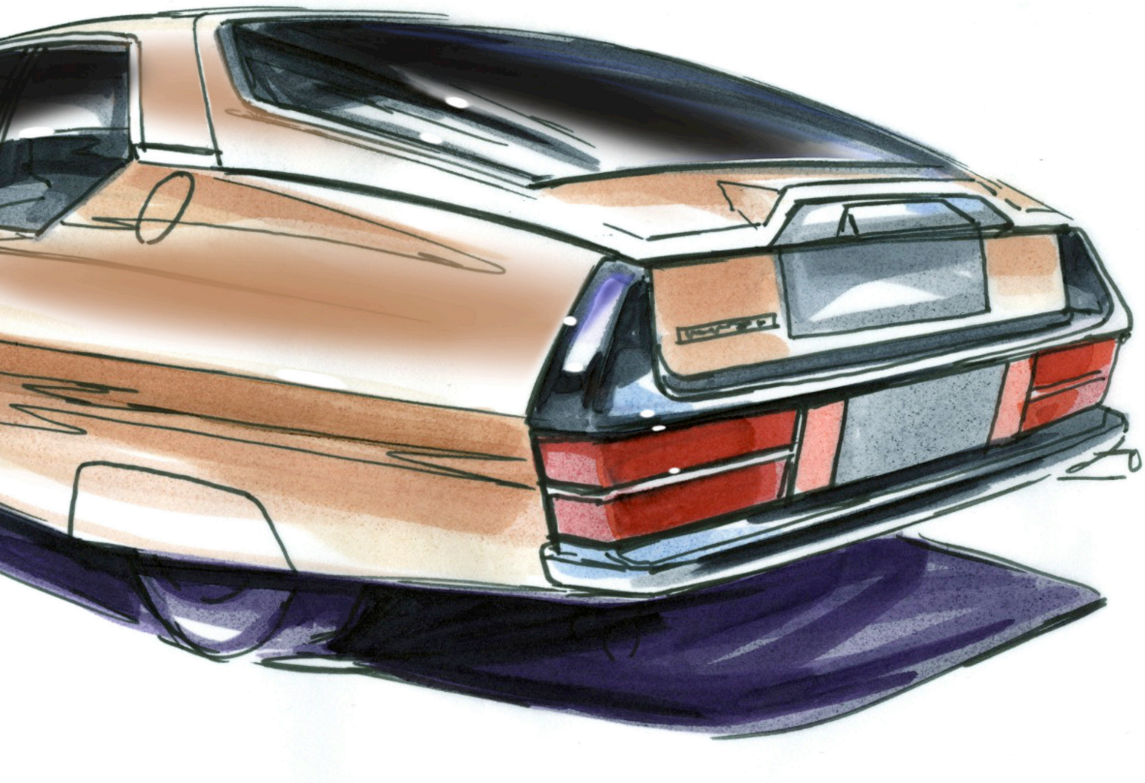


未来一片迷茫的美国生活

在美国的第一年其实就是新生活的适应期，所有事情都要学着自己处理。相信留学在外的大部分人都会经历类似的过程，必须快速熟悉新的语言、文化和习惯，结交新朋友，适应与以前完全不同的生活。

因为我来美国的目的不只是上大学，所以不打算毕业后马上回韩国。我去美国的真正目的是寻找属于自己的未来。但是到美国后，家里的经济状况变得越来越糟，最后母亲再也无力负担我的留学费用。我的未来一片迷茫，经济上的压力让我不得不加倍努力。尽管我很想尽快找到自己真正想做的工作，哪怕只是一个目标也好，但越是如此，我就越感到迷茫无助，如同孤身走在看不见尽头的隧道中。

我决定先在美国的两年制专科学校学习基础科目，确定好方向后再转入四年制大学。两年专科学习期间，我一直在思考什么才是“让我疯狂着迷的东西”。在这个过程中，我利用一切机会打工赚取学费和生活费。



雪铁龙 SM（Citroen SM）

法国 | 1970~1975 年 | V 型 6 缸 | 3000cc | 185 马力

无论过去还是现在，法国设计师在汽车设计方面的视角都非常独特。他们设计的线条和形态常常略微偏离所谓的“大众审美”。尽管有时候会显得过于怪异，但法国设计师的独特个性也正深藏其间。雪铁龙“生猛无敌”的设计在 SM 上得到了淋漓尽致的体现。恰好遮住一半后轮的后翼子板为 SM 增添了无可比拟的异国风情。再加上玛莎拉蒂的发动机（雪铁龙曾经在一段非常短暂的时间内被玛莎拉蒂收购），这就是精彩的法国设计范本。

本田 CR- X（Honda CR- X）

日本 | 1983~1987 年（第一代）| 直列 4 缸 | 1500cc | 108 马力

CR-X 是双座掀背车（日本国内销售的车型是 2+2 座布局），以小型高效的通勤车（City Commuter）为设计目标。推出后不久便成为万众瞩目的新星，在年轻人中掀起了一股爆发式的浪潮，称其为“口袋中的火箭”（Pocket Rocket）。它备受青睐的原因在于无与伦比的驾驶快感。后来，本田索性推出了性能大幅提升的无限版。这是一款性能在同类车中首屈一指的帅气小车。

我的第一份工作在位于洛杉矶最危险区域的一间炸鸡店。1992年的洛杉矶暴乱就发生在这里。但是再危险也无所谓，在上下班经过的路上，吸引我的只有各种在这个区域很常见的旧车。其中大部分是20世纪70年代或之前制造的林肯和凯迪拉克。当时是1985年，那些车都是十几岁的“老爷爷”了。

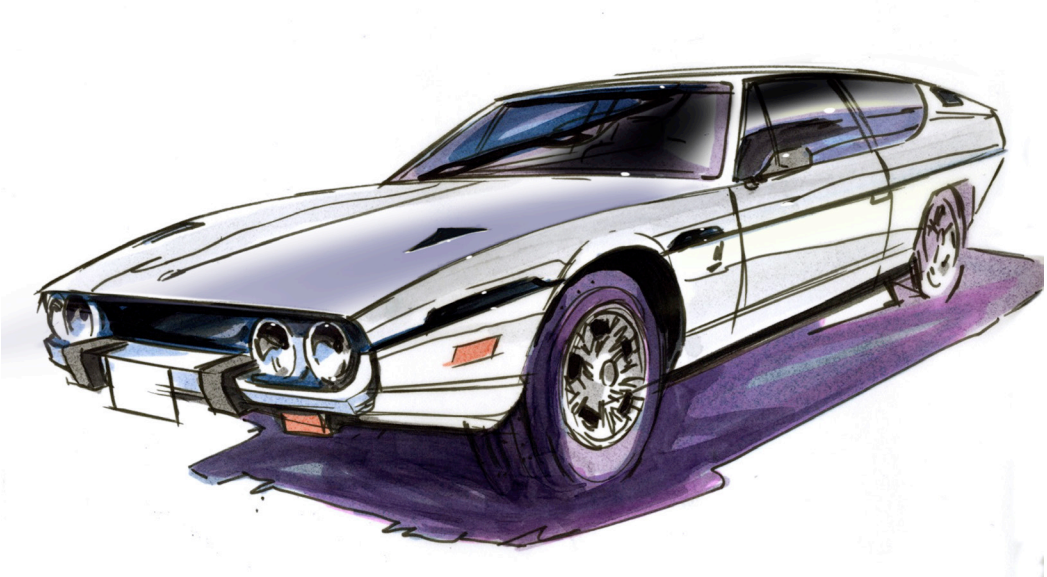
底盘离地间隙非常小的奥兹莫比尔短剑（Oldsmobile Cutlass）、雪佛兰羚羊（Impala）以及拥有金色轮毂的别克（Riviera），音响都开到最大音量，播放着饶舌音乐，驶过喧闹的街区。炸鸡店的所有窗户外都安装了结实的铁质窗棂。厨房柜台除了用来把炸鸡递给客人的铁抽屉外，所有地方都用防弹玻璃严密保护着。当时的我少不更事，不知道这个地区的治安确实非常糟。

我在炸鸡店的工作是给鸡块拌好调料后烹炸。把按照不同部位分割好的鸡块放入油锅，炸好后装入一个巨大的托盘中。尽管工作很简单，但我却连这个都做不好。总是不小心把炸好的鸡块掉到厨房地板上——那时我做什么都毛手毛脚的。

每次鸡块掉到地板上，老板都会狠狠瞪我。我失误的次数太多，已经记不清被当场发现了多少次。老板让我把掉在地板上的鸡块捡起来重新放回油锅，但我又实在无法昧着良心照做。于是，几个星期后的一天，老板给了我一点儿钱，让我从第二天开始就不要来上班了——我被炒鱿鱼了。

“设计”汽车？

那段时期，我最喜欢的事情就是去书店翻看汽车杂志。在开着空调凉爽舒适的书店里，不用担心被赶走，任何时候都可以尽情阅读汽车杂志。就连被炸鸡店老板炒鱿鱼那天，也没耽误我在下班的路上去书店看杂志。因为有了这点儿所谓的“离职费”，我动了买杂志的心思。



兰博基尼 Espada（Lamborghini Espada）

意大利 | 1968~1978 年 | V 型 12 缸 | 4000cc | 325 马力

直到现在，我依然认为这是一款双座跑车。实际上，Espada 是一款把康塔奇发动机移到前端的四座掀背车，它是意大利著名设计公司博通（Bertone）的作品。修长的车顶曲线和独特的玻璃车尾让这款车与众不同。

我买了几本杂志回家，废寝忘食地看了又看。其中有一本日本杂志，叫《Car Styling》。我随意翻开封面一看，发现里面有很多从未见过的汽车图稿。还有很多介绍汽车开发过程的照片。虽然之前我看过很多汽车杂志，但这还是第一次看到专业设计杂志。真不知道该怎么形容我当时的心情。这本杂志每页都是汽车图稿，而且都是概念跑车！精致闪亮的概念汽车在我眼里如同宇宙飞船般美妙。在这本杂志里，我读到了一篇介绍美国艺术中心设计学院（Art Center College of Design）的文章。

“设计？设计汽车？”我被这篇文章深深吸引住了。这本杂志为迷茫的我指明了方向。因为我以前从来没有见过汽车图稿，所以一直认为汽车是工程师制造的，做梦也没想过汽车居然是从设计师的设计图中诞生的。更重要的是，我第一次知道了“汽车设计师”这个职业。

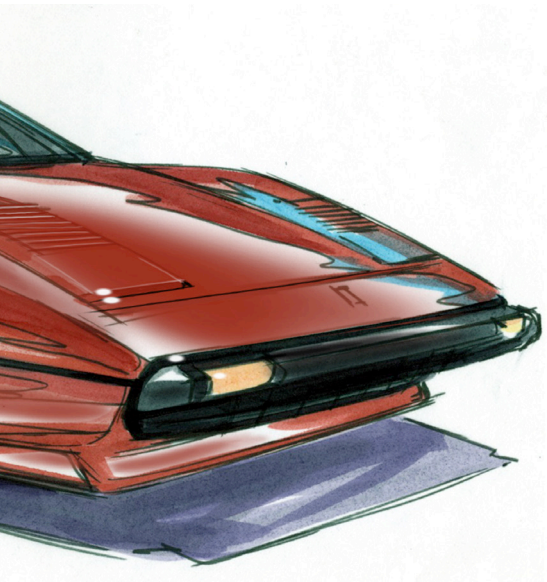
一直以来，我不知道自己想要什么，不知道自己的未来到底在哪里。尽管从小就疯狂地喜欢汽车，我却从没想过成为工程师或者机械师。现在回想起来，其实我关注的一直都是设计。吸引我的永远都是汽车的形态和设计。虽然我也想象过制造一辆属于自己的汽车，却根本不知道应该如何去做。这一刻，我意识到汽车设计才是我苦苦寻觅的未来，我真正想做的就是汽车设计师。

拜访艺术中心

有了梦想，问题却依然存在。我从没上过正规的美术课，只是曾经上课时偷偷在课本空白处画过汽车和摩托车而已。

我很着急，决定马上去杂志里的那所学校看看。ACCD（以下称作艺术中心）位于帕萨迪纳市，距离洛杉矶大约 15 分钟车程。直到现在，我依然清晰地记得那一天。我驱车行驶在朝向玫瑰碗球场、两侧种满高大常青树的山路上，那个场景就像昨天发生的事一样历历在目。艺术中心就位于那个山坡上。我驱车沿着弯弯曲曲的盘山路一直往山上走，可是怎么看这都不像是通往大学的道路。大概在山腰的位置，经过一幢住宅的时候，我看到远处有个橙色的点，随后，一块刻着白字的黑色指示牌映入眼帘，上面写着“Art Center College of Design”，这里果真有学校。

在通往学校的路上，我没看到一栋像学校的建筑。只看到一栋在黑色箱式外墙上露出铁质工字钢的建筑。我一打听才知道，整个学校就只有这一栋黑色房子。这栋房子位于两个山峰之间，下方是进入学校的道路。这里给人的第一感觉非常神秘，就像一个秘密军事情报机构。这栋建筑的内部比外观更让人印象深刻。走进中央入口，迎面是学生画廊，天花板上安装着卤素聚光灯。所有墙壁都是白色的，整体氛围与其说像学校，倒不如说像一个现代设计博物馆。我本能地四下张望，寻找与汽车图稿和模型有关的东西。



当我看到挂在墙上的一幅概念汽车图稿时，只觉得全身血液凝固，一下子僵住了。当时我所感受到的那种冲击力，实在无法用语言来形容。第一次看到那些汽车图稿，如同看到了米开朗基罗创作的西斯廷教堂穹顶

画一样，陷入一种梦幻般的感动中。

这些图稿全是手工绘制的，非常细致精准。汽车模型的铁质车身和真车一模一样。我不由得连连赞叹，这里的一切都令人折服，而且这些居然都是学生的作品。连学生的水平都这么高，那教授到底是些什么样的人物呢。

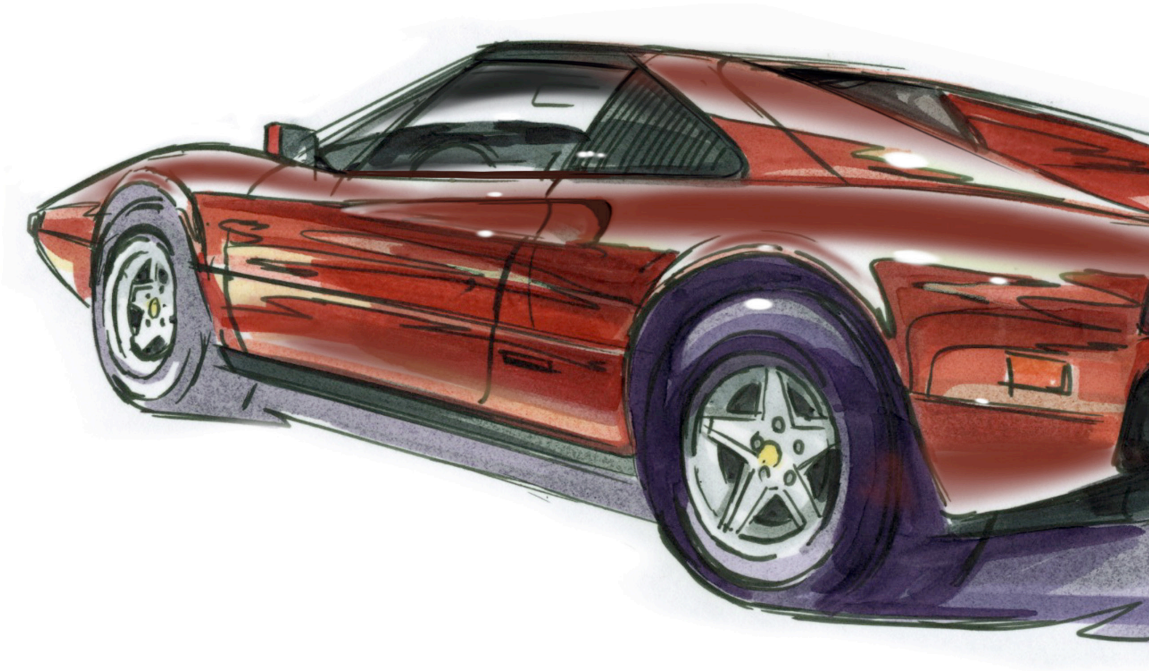
我想成为他们那样的人。那天在艺术中心，我下定决心，总有一天，我一定会和他们一样。现在回想起来，那真是一个莽撞而大胆的想法。因为前面说过，当时的我只是一个几乎没有绘画基础、更不懂什么汽车设计的毛孩子。

艺术中心是什么地方

与艺术中心的邂逅彻底改变了我的青春岁月。现在想来，痴迷于汽车和摩托车的少年时代，就好像后来学习汽车设计的预热过程。然而，初次拜访艺术中心时，我并不知道艺术中心是一个多么伟大的地方，不知道艺术中心对世界汽车设计界有多大影响，最重要的是，我当时并不知道要考取艺术中心有多艰难。

艺术中心由著名广告商爱德华·亚当斯（Edward A.“Tink”Adams）于1930年在洛杉矶创立，目的是向艺术家和设计师传授实用技术。当时在美国，随着广告需求的急剧增加，广告设计跃升为设计行业的重要领域。那个时期是广告、出版、工业设计等行业飞速发展的时期。虽然很多广告公司都急需美术和设计领域的专业人才，但当时并没有培养这些专业人才的学校。

从那时起，艺术中心的教育便一直以实用为核心，重点教授可以直接应用于实际业务中的技术。为打造真实的作业环境，学校不设暑假，实施一年三个学期的教学制度。艺术中心最特别之处在于以实用性的小团队教育为主，致力于培养出最高水平的设计人才。艺术中心的学生们在入学前就已经拥有不俗的实力和经验。其中很多人都是其他大学相关专业的毕业生，已经拥有一定的专业水平。还有一些已经有社会工作经验的专业设计师，为了提升实力而来深造。因此，学校要求提供的设计作品集标准非常高，根本不是刚刚高中毕业的学生（尤其是我这种彻头彻尾的门外汉）所能企及的。



法拉利 308 Quattrovalvole（Ferrari 308 Quattrovalvole）

意大利 | 1975~1985 年 | V 型 8 缸 | 2900cc | 240 马力

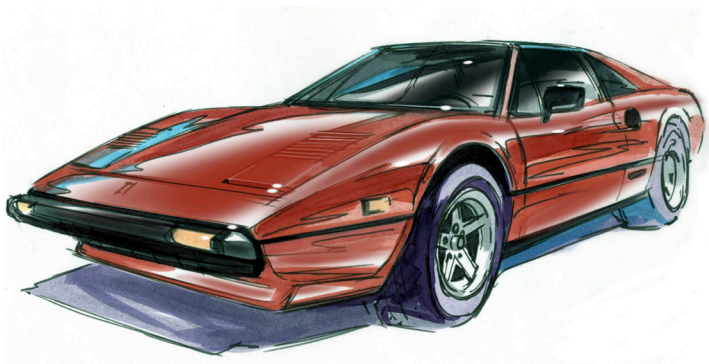
法拉利 308 采用中置发动机布局。作为 512 的继任者，这款车的车身尺寸虽然相对较小，却非常性感。历经 10 年磨砺，308 及其继任者 328 成为法拉利的代表作。我第一次见到 308 就为它的造型所倾倒，直到现在，它仍然是我“单恋的对象”。把古典美和现代感结合得如此完美，这种设计很难再复制。308 是我开过的第一款法拉利，它的发动机轰鸣声非常震撼。尽管如今连现代索纳塔的发动机都能提供 240 马力的动力，但在当时，240 马力绝对是一种梦幻般的存在。

艺术中心从教授广告设计起步，后来将专业课程拓展到平面设计、插画、摄影、电影、纯艺术、产品设计、环境设计、交通工具设计等领域。曾经还开设过时尚插画专业，但 20 世纪 80 年代又将这门专业取消。为了迎合最近的流行趋势，现在增加了媒体设计和娱乐设计等几个新专业。

交通工具设计是如今艺术中心最具代表性的专业（因为该专业包括汽车设计在内的所有交通工具设计，所以不叫汽车设计），开设于 1948 年。它算得上是世界上最早的汽车设计大学课程。艺术中心作为世界最早、最著名的汽车设计教育机构，享誉全球。除了悠久的历史，还得益于从这里走出去的，日后为汽车产业带来巨大影响的毕业生们。

艺术中心开设交通工具设计专业后，美国涌现出很多汽车设计学校。20 世纪 70 年代，创意设计学院在美国汽车产业的发源地底特律成立。与此同时，英国皇家艺术学院也开设了汽车设计专业。

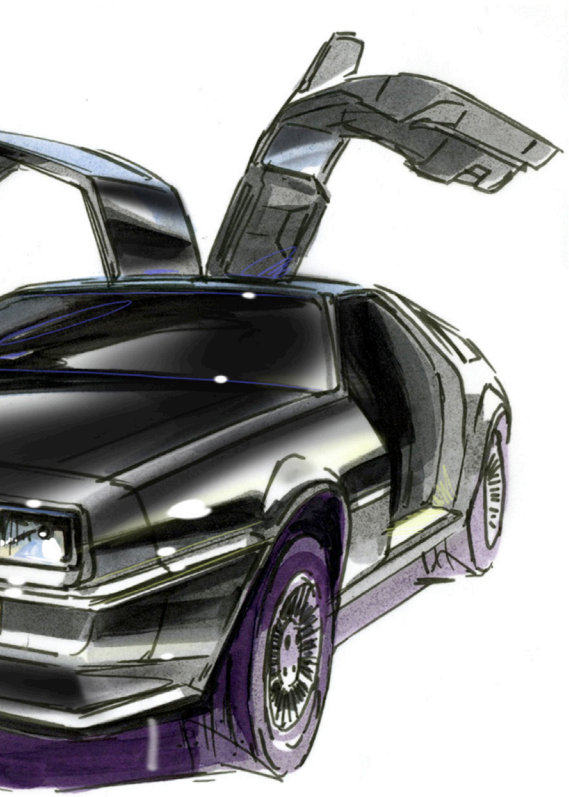
但是在那之前，即 1950~1980 年，全世界只有艺术中心才能为美国的三大汽车公司输送汽车设计人才。艺术中心的毕业生掌控着通用、福特、克莱斯勒、American Motors 等美国汽车企业的设计工作。不仅如此，丰田、日产、马自达等日本汽车公司也会把自己的设计师送到艺术中心深造。简而言之，艺术中心是当时全世界最好的汽车设计大学。但在入学前，我对此却一无所知。因为对当时的我来说，艺术中心只不过是唯一一所距离洛杉矶很近的汽车设计大学。



莽撞的入学挑战

随着时间的推移，我逐渐意识到考取艺术中心简直比登天还难。艺术中心每学期只录取 12~15 名新生，而这些新生又是从全世界各个国家的报名者中筛选出来的。

入学申请并不难。对外国学生只有两个要求：550 分的托福成绩和作品集。我还听说，要成功考入艺术中心，在入学审核官面试环节最重要的就是作品集，因为艺术中心认为“操作能力”最重要。一直在做美梦的我不得不回到现实中。我意识到要想进入这所学校，必须准备自己的作品集，坦率说连“作品集”这个词那时我都是第一次听说。如果我后来没能成为汽车设计师，估计最主要的原因就是当时没明白“作品集”这个词到底是什么意思。



尽管我很想学习汽车设计，但艺术中心却要求入学前先展示自己的实力，这显然不是为我这样的门外汉开设的学校。但是我不想放弃。那时我手里只有印着在校生图稿作品的学校宣传册，我唯一能做的就是最大限度地临摹宣传册和艺术中心画廊的学生作品。当时，Youtube 和谷歌还没有诞生，很难找到相关信息，也没有什么补习班可以临时辅导。

从艺术中心回来后，我满脑子都是在那里看到的各种图稿和模型。可问题是那些图稿的水平都非常高，很难模仿。“到底怎样才能画出那么完美精致的图稿呢？”艳羡之余，我开始利用各种颜色的铅笔勾画起来，但毫无疑问，这种状态下完成的第一个作品集注定以失败告终。

接到不合格通知，我去学校取自己的作品集，并决定再去见见另一位入学审核官。通过与这位审核官的交流，我才明白作品集中最重要的构思能力（ideation），是要求在汽车设计中融入自己的创意。重要的是创意，而不是绘画技巧。而我所提交的作品集全都是对既有汽车的笨拙模仿，没有任何新创意。这样的作品集自然会落选。经过入学审核官的说明，我的脑海中好像突然点亮了一盏明灯。

在对汽车产生浓厚兴趣的这些年，我一直有很多自己的想法，算得上创意无穷。我匆忙跑回家，把从小到大的所有图画本都找了出来。我已经养成了一个习惯，就是每次想到关于汽车的东西，就会顺手画下来。在课本后面画过，在餐巾纸上画过，在笔记本上也画过。在其他人眼里，可能这些只不过是信手涂鸦，但对我来说，这些比任何东西都要珍贵。这些作品大部分都是我在初中和高中课堂上走神儿的成果。

我重新把精力集中在图稿上，决心画一辆我梦想中的汽车。我突然意识到，原来世界上有那么多的汽车公司和车型。要学习汽车设计，就必须对汽车有更多的了解。之前我看汽车杂志是出于兴趣，但现在这却成了我最宝贵的学习内容。

Good Job！代客泊车和洗车工

我疯狂地想了解更多汽车知识。再三考虑后，我开始了代客泊车的打工生活。反正要自己赚学费，再没有比代客泊车更好的工作了，既能赚钱又能接触到很多种类的汽车。

我打工的餐厅与停车场隔着一个街区。这反倒成了值得我高兴的事。因为开这么长的距离，对汽车就会有更深入的了解。当然，去停车场替客人取车的时候，这段路程全要快跑。尽管每天都要在洛杉矶闷热的天气里往返停车场好多次，但可以接触到各种顶级豪车，因此我特别愿意帮客人去停车场取车。

萨博 900 turbo（Saab 900 turbo）

瑞典 | 1979~1993 年 | 直列 4 缸涡轮增压 | 2000cc | 143 马力

瑞典品牌萨博以其特有的北欧风格驰名世界。萨博的母公司原来是一家飞机制造企业，这对萨博的设计有很大影响。前风窗玻璃和巨大的尾翼让人很容易联想到飞机，同类元素在萨博汽车上随处可见。位于中控台上的点火开关是萨博的独特设计标志。

捷豹 XJ - S（Jaguar XJ -S）

英国 | 1975~1996 年 | V 型 12 缸 | 5300cc | 295 马力

很少见的 12 缸双门跑车。修长的发动机舱盖和弧形 C 柱尽显个性。这些精彩设计是这款车独有的。在我的记忆中，这款车的 V12 发动机动力输出无比柔顺。

劳斯莱斯 银影（Rolls Royce Silver Shadow）

1965~1980 年 | V 型 8 缸 | 6750cc

巨大的竖直镀铬散热格栅，让人联想到古希腊帕特农神庙，这是劳斯莱斯长久以来引以为傲的标志性设计。直到 20 世纪 80 年代，劳斯莱斯一直都是独一无二的纯手工造车品牌。在我的记忆中，乘坐劳斯莱斯的感觉跟乘坐加长型凯迪拉克一样，非常宽敞舒适。

德劳瑞恩 DMC-12（De Lorean DMC - 12）

美国 | 1981~1982 年 | V 型 6 缸 | 2900cc | 130 马力

德劳瑞恩由出身于通用公司的约翰·Z·德劳瑞恩创建，是一个非常有野心的品牌。这是一款当时罕见的国际合作生产的汽车，车身设计出自乔治亚罗之手，发动机由雷诺生产，生产线设在北爱尔兰。但是这款有着漂亮鸥翼车门的 DMC-12 却有一个致命缺点，那就是发动机的动力十分孱弱。没过几年，这家公司就破产了。

因为有机会驾驶几乎所有种类的汽车，所以那段打工岁月对我来说是非常宝贵的学习机会。我自然而然地知道了很多汽车的不同功能开关和按钮的位置，了解了每种车辆的空调操作方法。例如，我至今仍然记得第一次驾驶萨博时的情景，它的点火开关在中控台上，这是萨博最与众不同的个性设计。此外，我还接触到很多凯迪拉克、林肯、宝马、梅赛德斯－奔驰、丰田、日产等品牌的车型，甚至还开过劳斯莱斯。我开过的那辆劳斯莱斯是20世纪70年代后期问世的银影，那是我一生中第一次与劳斯莱斯亲密接触。巨大的实木仪表盘与其说像汽车，倒不如说像极致豪华的古董家具。悬架系统舒适得无以言表，感觉就像在乘坐游艇。我小心翼翼地把劳斯莱斯开到停车场后，在驾驶座上坐了很久，把那辆车车厢里的所有细节都一一铭记在心。那段时期的每一天对我来说都非常愉快和宝贵。

由于痴迷于汽车，我周末还会去洗车店打工。我的工作是把刚洗完的车开到停车场，并擦干车身。那时我满脑子想的都是接触和驾驶汽车，甚至想感受汽车的味道。在擦拭捷豹XJ-S时，它那修长的发动机舱盖在我眼中就像是优美的人体曲线。第一次看到车身涂满清洗液泡沫，进入自动洗车机的德劳瑞恩DMC-12时，我兴奋得差点失去理智。洗完车后，打开它的鸥翼车门，坐到驾驶座上，那种感觉实在妙不可言。虽然我驾驶的距离只有短短30米，但这并不重要。“哇！我开过德劳瑞恩了！”。要知道，它可是电影《回到未来》中那台表现神勇的时间机器。

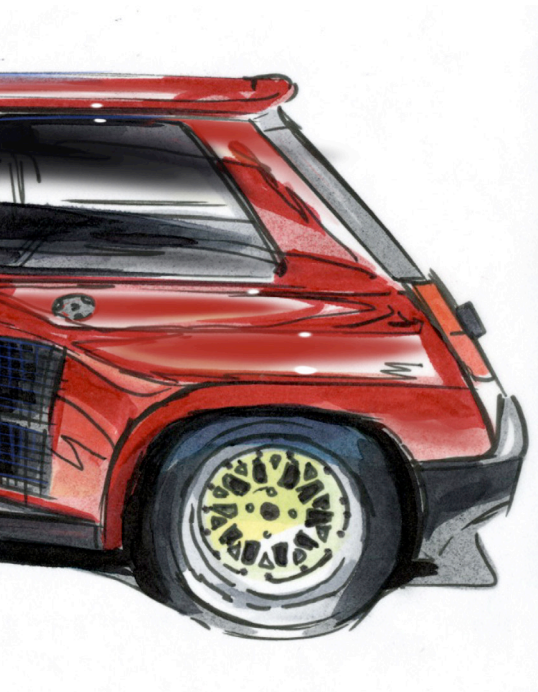
代客泊车及在洗车店打工使我积累了丰富的汽车知识和使用经验。功夫不负有心人，在经过三次挑战后，我终于如愿获得了艺术中心的入学资格。我永远都不会忘记接到入学通知书那天的兴奋与喜悦之情，那是我人生中最幸福的瞬间！

终于成为艺术中心的一员

1986 年秋天，我终于考入了梦寐以求的艺术中心。直到现在，我仍然清晰记得入校第一天和走进第一个教室时的情景。第一节课是英金教授的工业制图（Industrial Drawing）。我想着一定要坐在教室时前面的位置，于是特意提前五分钟来到教室，谁知教室里已经挤满了学生。上午 9 点整，邻家爷爷般慈祥的英金教授走进了教室，他锁上教室门，缓缓巡视了一下教室里的学生，然后用非常柔和的语调调侃起在座的学生来。

“到底要多傻的家伙才会连教室前后都分不清呢？”

艺术中心的教室形制跟设计工作室类似。普通的大学教室只在一侧的墙壁上挂着黑板，但艺术中心的教室却是四面墙上都挂着画板，其中只有一面是黑板，这面就是教室的正前面。不知怎么搞的，我们进教室时，所有椅子都面向教室的后方。因此所有人第一节课时都面向后墙坐在教室里（后来才知道那是二年级学生为了捉弄新生而开的玩笑。这也算是艺术中心的小传统，后来我们这一期学生也用同样的方式捉弄了新生。但或许是因为竞争太过激烈的缘故，如今这种有趣的传统在艺术中心已经不复存在了）。



我们手忙脚乱地调转椅子，重新坐下听课。上课过程中总有人来敲门，但没人敢去开门。教室里安静得似乎连根针掉到地上都能听见。英金教授一直用柔和低沉的声音讲课，从没提高过声调。英金教授的课程是艺术中心最重要的科目之一。他不仅教授绘图和设计基础，还传授学生们作为艺术中心学子所应遵守的规则，以及专业设计师所应具备的心理素质等内容，范围非常广泛。对

艺术中心的新生来说，英金教授现在仍然是位不怒自威的老学究。

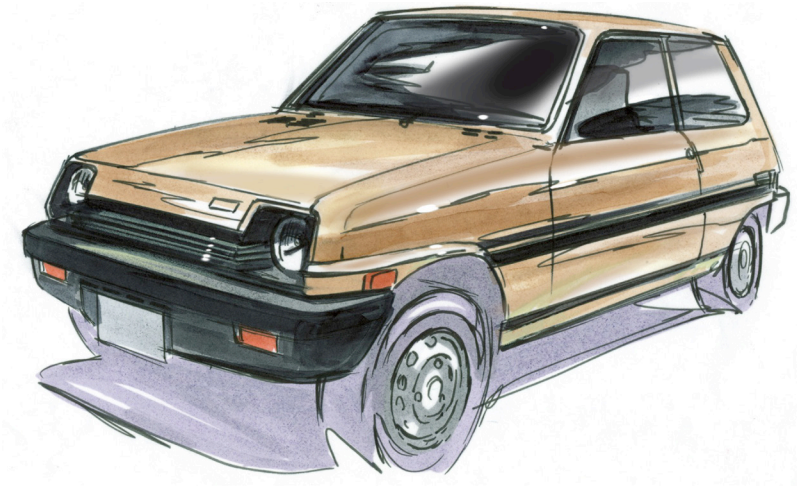
适应教室氛围后，我开始观察教室里的同学。他们大部分看起来年纪都比我大。后来我了解到，跟我一起入学的新生平均年龄是 25 岁，大部分都是其他大学的毕业生，或者有过职场经历。当时我 21 岁，班上只有一个学生比我年龄小。前两年我光忙着苦巴巴地适应美国生活并备考艺术中心，因此跟同期入学的其他学生相比，无论学历还是经历都处于垫底的状态。同期同学大部分都是美国人，只有一少部分是来自欧洲和亚洲等地的留学生。亚洲留学生大多来自日本，个个都是本国屈指可数的优等生。在这些优等生中间，只有我这个唯一的韩国学生是“最没做好准备”的。

入学第一天，超过一半的课程内容我都听不懂。这不仅仅是语言问题。对于我这个没有设计领域专业知识的新生来说，教授嘴里冒出来的美术和设计方面的专业用语就像外星语言一样。下课后，我问一个同学“Gouache”是什么意思，当时他看我的表情，我至今仍历历在目。他的表情好像在说“连‘Gouache’都不知道，居然能进艺术中心？”“Gouache”（水粉）是一种不透明的水彩绘画颜料，也指使用这种颜料的绘画技法，这是设计绘图中很常见的一种技法，但在进入艺术中心前，我从来没听过这个词。

没完没了的作业和学籍警告

艺术中心的课程非常繁重。休息时间很短，每节课都准时结束，各门课程之间的衔接非常紧凑。哪怕只迟到一小会儿，也会被教授严厉斥责。

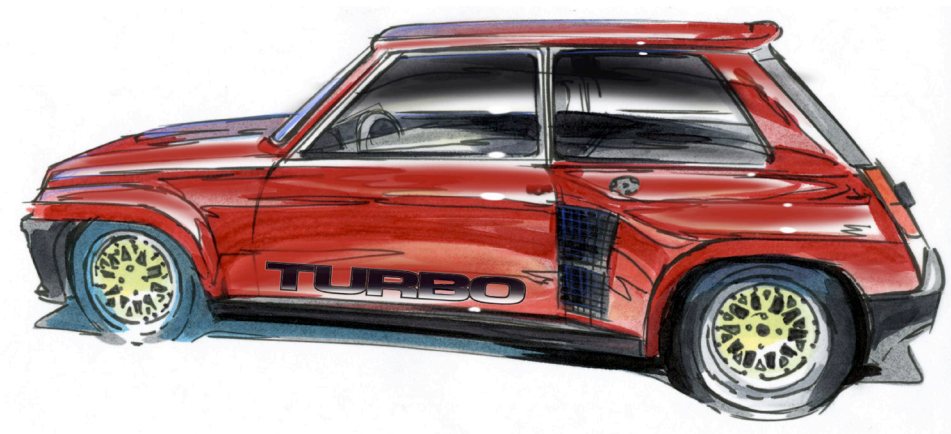
即便是现在，艺术中心的授课过程依然类似西方文艺复兴时期的门徒式教育。大部分教授都是相关领域经验丰富的权威专家，与学生有着密切的关系。由于采用这种授课方式，对学生的要求自然就非常高。学生们接受在设计领域一线工作的专家的言传身教，因此艺术中心没有教材。也正是因为这个原因，艺术中心的教授才被称为“实务专家”，而非“授课专家”。



雷诺 Le Car（Renault Le Car）

法国 | 1972~1985 年 | 直列 4 缸 | 1400cc | 55 马力

这是我在艺术中心求学期间开过的车，也是我生平买的第一辆法国车。这辆二手车的车龄超过 10 年，是当时在美国能买到的最小最便宜的车。它的车身造型非常简洁，坦率说几乎没有任何设计。即便如此，其巨大的帆布车顶还是很有气质的。



雷诺 5 Turbo（Renault 5 Turbo）

法国 | 1980~1984 年 | 直列 4 缸发动机中置 | 1400cc | 158 马力

开 Le Car 时，雷诺 5 Turbo 是我的梦中座驾。这两款车虽然外形相近，但雷诺 5 Turbo 使用了强劲的中置涡轮增压发动机，宽阔的翼子板也让车身更为帅气。小型掀背车与中置发动机的布局理论上很难搭配在一起，但法国品牌却实现了这一布局。

教授向学生传授和分享的不仅有精深的知识，还有专业人士所特有的丰富经验。因此，艺术中心的教室就像正在开展实际作业的工作室，学生们看起来好像设计师，而教授则像工作室的负责人。所有课程都始于设计批评。学生上课时必须把自己的设计稿带来，教授们会对图稿毫无保留地提出自己的意见，因此事先不做作业来听课无异于浪费时间。不带设计稿就得不到任何评价，当然也就学不到任何东西。这里的作业多得惊人。所有教授上完课后都会留非常多的作业。四五节课的作业就要耗费将近一周的时间才能完成。本来课程进度就非常紧张，想要完成作业，就必须在上完课后立刻做才行。熬夜是家常便饭，每天只能睡三四个小时。

在艺术中心求学的四年里，我几乎与社会完全脱节了。不仅没有认真看过一次电视和电影，甚至连报纸都没看过。每天过着上学听课和回家做作业的单调生活。我以前从来没有这样努力过。

虽然如此努力，但每次看到自己的画稿挂到教室墙上时，我都会有十足的挫败感。每天早上，艺术中心所有教室的墙上都会挂满学生们的画稿。学生们提交的所有作业会被挂在墙上与其他学生作比较，此时，我就会意识到自己的画稿跟其他人相比是有多么糟糕。结构乏味、明暗不分、阴影效果生涩且背景脏乱。我比任何人都清楚自己的水平，无论从哪方面说，我的绘图实力都与艺术中心的标准相差甚远。但这并不能影响我的热情，每天学到的新知识都让我兴奋不已。我觉得所有课程都很有趣，我期待一点一滴地学到自己喜欢的东西。

在艺术中心的第一学期，最让我头疼的一门课程就是模型制作（Model-making）。这门课的教授是帕勒。他在来艺术中心之前曾在福特负责制作黏土模型（Clay Modeler），参与过很有人气的 1965 年款野马 GT 的开发工作。帕勒教授总是开着自己参与开发的野马 GT 上班，他是一个不折不扣的完美主义者。他给我们留作业，要求使用玻璃钢（Fiber Glass）制作一个造型简单的花瓶。这项作业需要好几个步骤，首先用泥土做出花瓶的形状，再用石膏制作模具，然后加上玻璃钢，最后上色。工作虽然简单，但要给玻璃钢上色，就必须研磨颜料，而这个步骤非常耗费

时间，我们经常熬到深更半夜还在用砂布打磨玻璃钢花瓶。

持续三个月的第一学期转瞬即逝。我感觉自己就像被扔到了龙卷风里，撕成了碎片。仅仅一个学期，我的身心就已经濒临崩溃。第二学期开学第一天，我被叫到系主任办公室，受到了学籍警告。我的平均分数甚至连最低标准都没达到。系主任问我课后是不是花时间打工了，家里是否有什么问题，是否不适应所学的课程，并且语重心长地告诉我，如果继续这样就有可能被学校开除。

捷豹 E-Type（Jaguar E -Type）

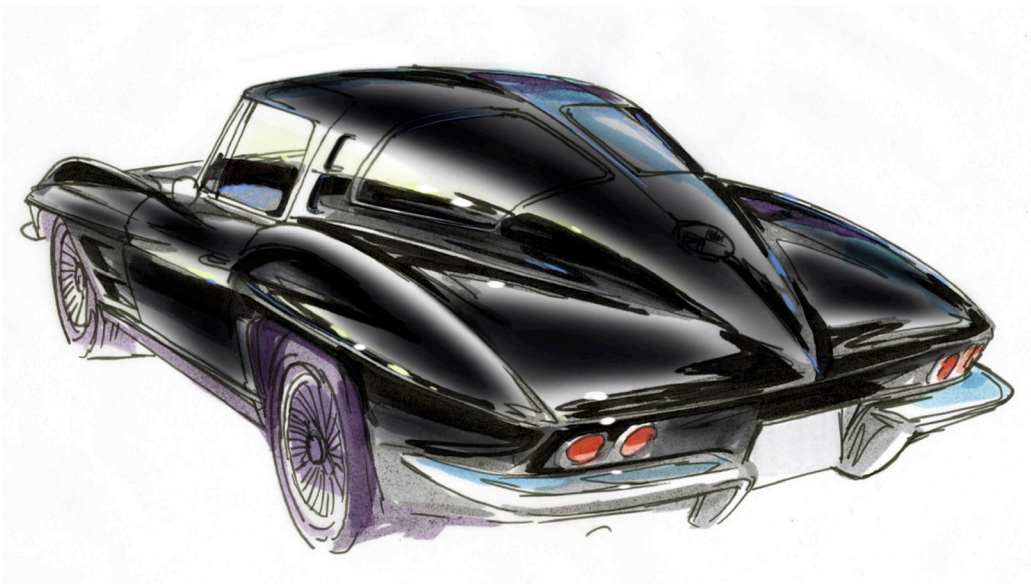
英国 | 1961~1974 年 | V 型 12 缸 | 4200cc | 265 马力

这是捷豹历史上最重要的设计作品之一。就连极为自负的法拉利创始人恩佐·法拉利都不得不承认这是一款“世界上最漂亮的汽车”。修长前展的发动机舱盖和简短的车体造就出优雅的线条和强烈的运动感。尽管 E-Type 也有敞篷版，但还是双门跑车版更能体现这款车的设计精髓。它的车顶线条更是美得惊人。

捷豹 D-Type（Jaguar D-Type）

英国 | 1954~1957 年 | 直列 6 缸 | 3000cc | 250 马力

它的车身曲线浑然一体，柔美得像一件艺术品。D-Type 完美继承了捷豹的设计基因。这款杰作可以超越时空，它直到现在看来仍然很美。



雪佛兰 科尔维特 Stingray（Chevrolet Corvette Stingray）

美国 | 1963 年 | V 型 8 缸 | 5400cc | 325 马力

这款车是艺术中心出身的拉里·信田（Larry Shinoda）的作品。分离式后风窗是其设计亮点。雪佛兰科尔维特是美国肌肉车的代表之一。这款车的名字和设计主题如今在雪佛兰车系中仍然十分活跃。

福特 野马 GT（Ford Mustang GT）

美国 | 1965 年 | V 型 8 缸 | 4070cc | 225 马力

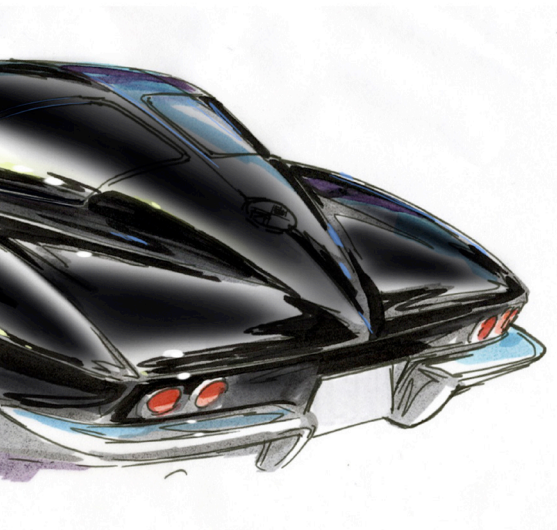
基础型野马拥有四方形的车身和发动机舱，与之不同，GT 型则采用倾斜的车顶和短小的车身，造型更加帅气。与基本型相比，自然也更具运动感。一名以模型师身份参与了野马 GT 开发的艺术中心教授，每天都开这辆车上班，这让我艳羡不已。

不擅长却最喜欢

我经过多次挑战和失败，好不容易才考入艺术中心，但学习成绩仍然垫底。我没有因此消沉，而是很快恢复了自信。我暗下决心，“虽然我并不擅长设计汽车，但这却是我最喜欢的工作，我不能就这样放弃，只要努力，总有一天能做好”。

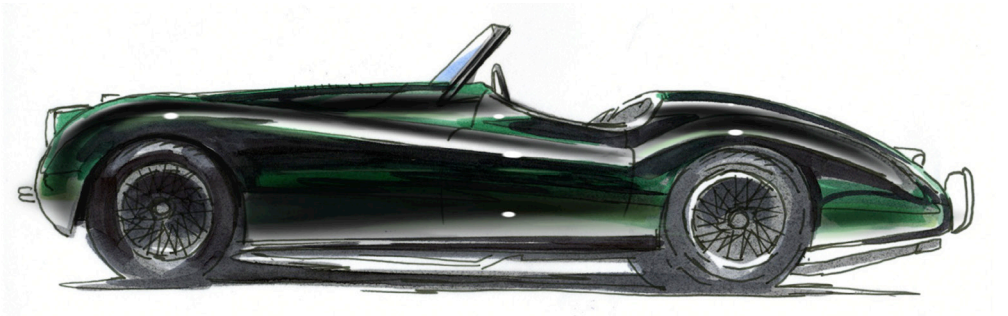
回忆在艺术中心的学习生活，最先想到的就是没完没了的作业。尽管在完成作业的过程中就要没完没了地画汽车，但只要有空，我依然会画与作业无关的汽车。无论何时何地，我的背包里总是装着速写本，想到什么就会立刻画出来。

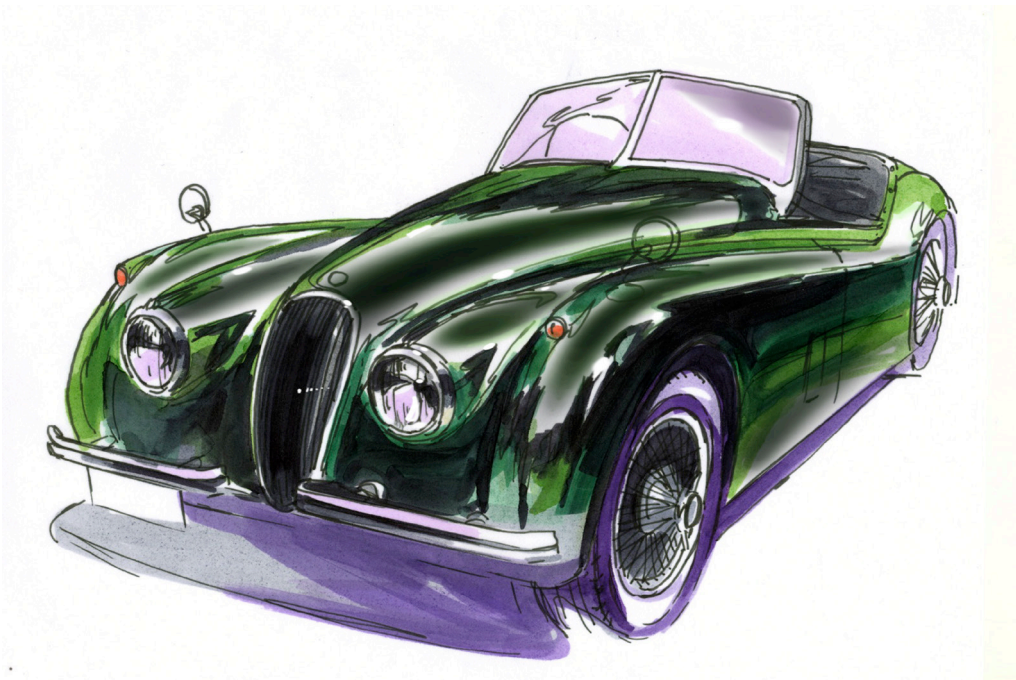
尽管我一直很拼命，但要走的路仍然非常漫长。三四个学期后，我的绘图实力仍然没有明显进步，完成作业也需要比别人多一倍的时间。但此时，有一件事变得越来越明确，那就是我对于设计汽车的渴望变得比任何人都强烈。在艺术中心学习了很久之后我才知道，以前我在杂志上看到的那些汽车中，很大一部分都是这里的毕业生的作品。我的梦想也随之变得更加明确，那就是“我也要成为那样的毕业生”。



没有哪门课程是不重要的。艺术中心的教授大都是优秀的设计师。所有教授都有在汽车公司实际工作的经历。我上学时的系主任就曾经是通用公司的高级设计工作室（Advanced Design Studio，主要设计概念车）总监。其他很多教授也是通用或福特出身。教室里学到的所有知识都可以直接拿来应用在汽车公司的实践中。从进入艺术中心的第一天开始，潜力无限的学生们就被按照专业设计师的要求来训练和培养，以期成为顶尖的专业人士。因此，所有课程安排

都很高效，学生们尽最大努力完成自己的项目，教授们也尽心营造这种氛围。如果用一个词来形容艺术中心的氛围，那就是“专业”。





捷豹 XK120（Jaguar XK 120）

英国 | 1948~1954 年 | V 型 12 缸 | 3400cc | 180 马力

车名中的 120 表示这款车的最高车速是 120 英里 / 时，相当于 193 公里 / 时。艺术中心一位上了年纪的教授经常开这辆车上班。我曾经遇见这位教授在来学校的山路上开着这辆车漂移，实在令人难以置信——当时他已经 70 岁了。这款帅气的汽车完美诠释了“精美，快速”的涵义。

在艺术中心求学的过程中，很多教授都曾给予我灵感。其中，我最为敬重的一位是已故的斯特罗瑟·麦克明（Strother McMinn）教授。我们都亲切地称他“马克”。在艺术中心，他是个传奇人物。他在艺术中心培养学生超过 50 年，曾经在世界各国的汽车设计中心工作过。他对后辈设计师的影响比其他任何人都大，也是迄今为止我所见过的，汽车设计领域学识最为渊博的一个人。除了学识渊博，他还在实际处理和操作世界各国的大部分古典汽车的经历中积累了丰富的实战经验，这让人不得不心悦诚服。

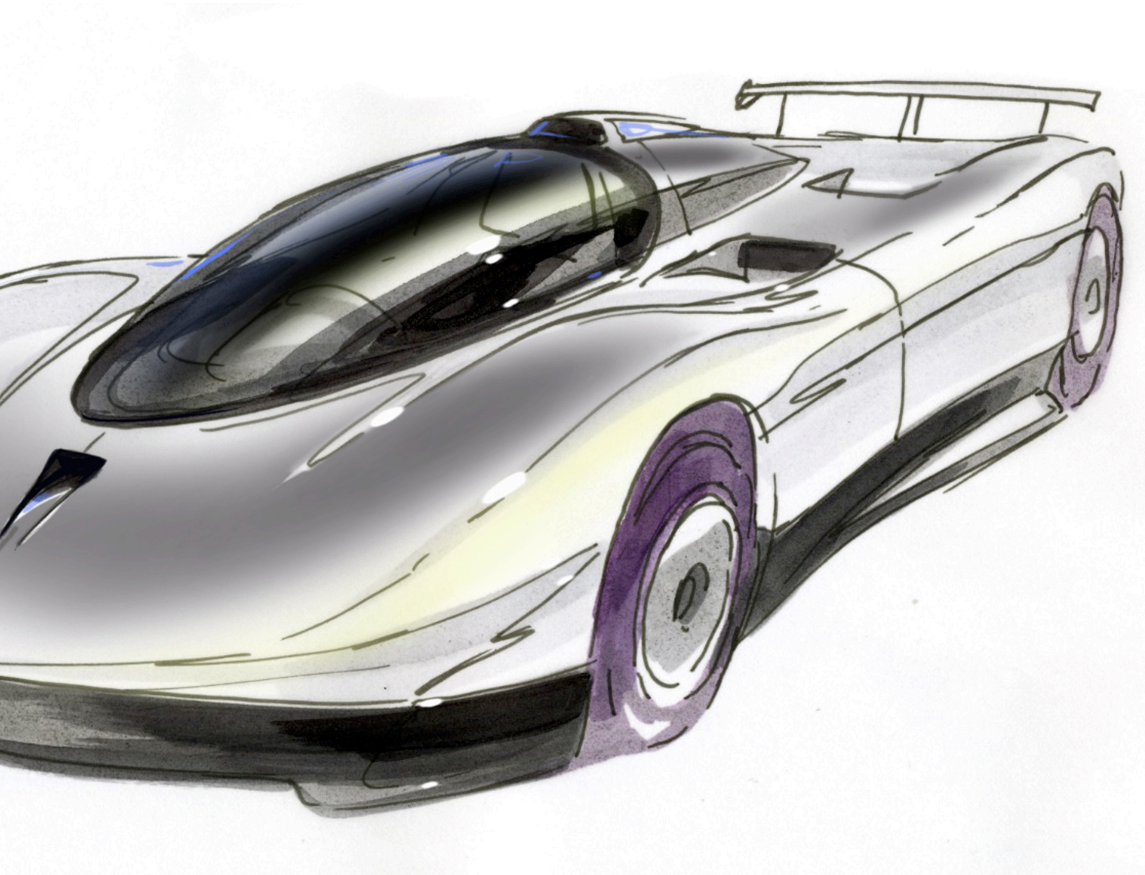
初次见到斯特罗瑟·麦克明教授是在第二学期时，由于跟不上学习进度，那正是我最为艰难的时期。但是，当我成为汽车设计师之后，却总是清晰地记起当时麦克明教授的谆谆教导。第一次见面时，他已经是一位年过七旬的老人了，可他的心态却完全不逊于算得上孙辈的学生们。他是卓越的演说家，善于用丰富精准的语言来吸引学生。

麦克明教授偶尔开一辆 1952 年款的捷豹 XK120 来学校。别看他年纪大，可开起车来，却从来不像其他老人一样慢悠悠的。他每次开车都会做出很惊险的动作，好像开着偷来的老捷豹车疾速奔逃的偷车贼。每次开上艺术中心所在的山坡，他都会让那辆捷豹来一个大漂移。

另外，斯特罗瑟·麦克明还以毫不留情地评价学生的设计稿而闻名。他的评价虽然严厉，却很诚恳，如同一针兴奋剂。他对汽车设计的狂热已经达到“令人发指”的程度。艺术中心的力量就源自这些拥有卓越实力的专家。纵观汽车设计史，可以发现那些跨越时代的优秀汽车设计师几乎都是艺术中心培养出来的。

统治汽车设计界的艺术中心毕业生

20 世纪 50 年代初，从底特律到欧洲，艺术中心的毕业生逐渐掌控了全球汽车设计界。那段时期，杰出的设计师中，几乎所有人都受到过赛得·米德（Syd Mead）的影响。



奥兹莫比尔 Aero Tech（Oldsmobile Aero Tech）

美国 | 1987 年 | 直列 4 缸中置涡轮增压发动机 | 2300cc | 850 马力

这款单座汽车是陆地最高速度纪录的保持者。其车身完全按照空气动力学标准设计。当时它创造的速度纪录为 427.2 公里 / 时。通用公司的设计团队每年都会发布这种充满野性的概念车。

赛得·米德最初是福特汽车设计师，他是闻名世界的科幻设计大师（Visual Futurist），参与过《银翼杀手》《异形》《电子世界争霸战》等电影的制作，为广告、装饰、建筑等领域提供了众多灵感。福特前设计副总裁杰克·特奈克（Jack Telnack）、哈雷戴维森负责造型的副总裁威利·戴维斯（Willie Davidson）、通用负责设计科尔维特Stingray的拉里·信田（Larry Shinoda）及任职通用设计副总裁的韦恩·切利（Wayne Cherry）等，这些20世纪50~60年代的艺术中心毕业生都受到他的深刻影响。

虽然艺术中心在每个时代都人才辈出，涌现出众多的卓越设计师，但说到“艺术中心黄金一代”，则特指20世纪80年代初中期的毕业生。这段时期最具代表性的人物当属克里斯·班戈（Chris Bangle）。他在宝马担任设计总监时，令一直以技术为主的宝马一跃成为世界上最好的设计品牌。另外还有福特公司的前设计副总裁杰·梅斯（J Mays）、保时捷设计师格兰特·拉尔森（Grant Larson）和新款大众甲壳虫的设计者弗里曼·托马斯(Freeman Thomas)，他们也都是黄金一代的代表人物。

20世纪80年代后期至90年代初期的毕业生，是艺术中心的“黄金二代”，也就是跟我一起苦读的同窗们。如今，他们中的大部分在汽车设计界都有很大的影响力。现代汽车设计中心前副总裁吴硕根与我一起毕业（他当时是现代汽车的在职人员，来艺术中心进修，我们大概共同度过了一年时间）。现代汽车美国加利福尼亚设计中心的主任设计师克里斯托弗·查普曼（Christopher Chapman）跟我同期入学。设计劳斯莱斯幻影的马雷克·德约杰维奇（Marek Djordjevic）是比我晚一年入学的学弟。汽车设计师、菲斯克汽车总裁亨里克·菲斯克(Henrik Fisker)1990年毕业于艺术中心欧洲校区。我很幸运，能够与这些优秀的人才一起度过大学生活。与我一起听过课的学生中，很多人都成为支配汽车设计界的风云人物。那时，大家总聚在一起讨论有关汽车和设计的话题，相互之间的竞争也非常激烈。

如果某天一个学生交了25幅图稿作业，那么紧接着下一周就会有人交30幅，然后再下一周又会有人交50幅。重要的不是作业的数量，而是在这个过程中，学生们的创意和实力都有了惊人的提升。

艺术中心的生活并非只有可怕的作业、课程和激烈的竞争，其间也充满了欢乐。随着经常一起熬夜做课题，同学之间的友情也会逐渐加深。有一次，全班同学甚至在一起熬夜做功课的时候，把楼下的自动糖果售货机给掏空了。那是一台旧式糖果机，只要几个人合力把它翻过来使劲儿摇晃，糖果就会“汹涌而出”。堆积如山的糖果让我们整整吃了一个晚上。第二周，我们再到那儿一看，发现糖果机已经被牢牢地固定在地上，我们笑得前仰后合。现在回想起大学生活，很多琐碎的画面依然历历在目。

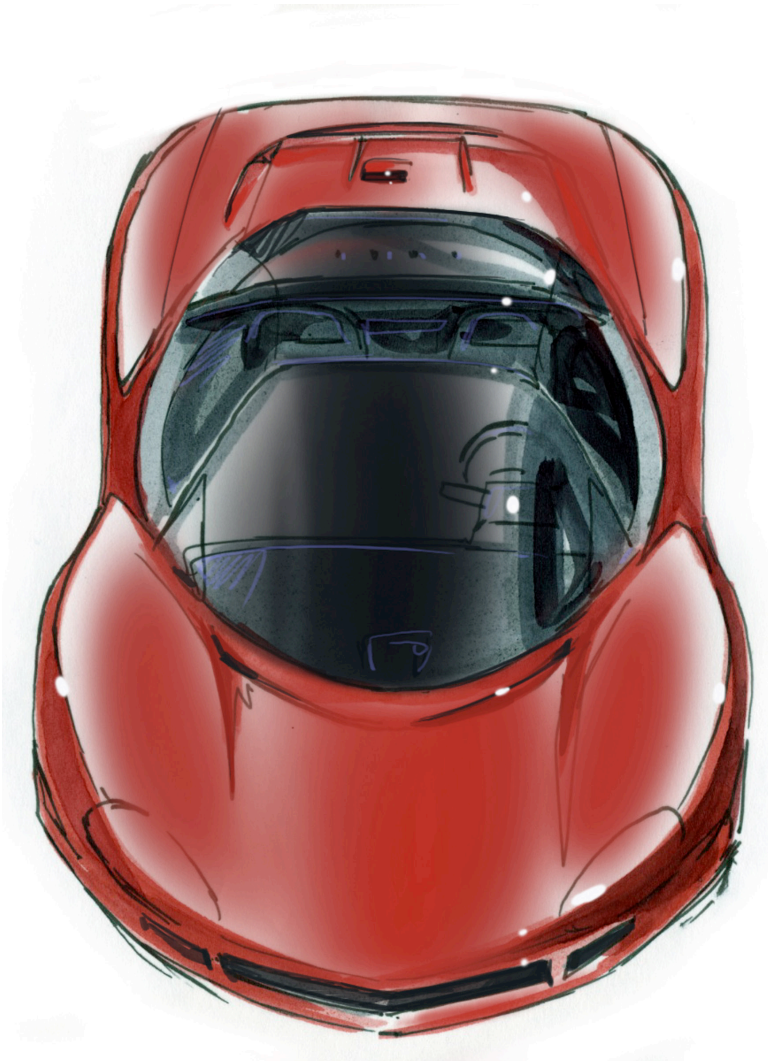
学习生涯的转折点

为汽车设计带来最大灵感的是概念车。直到 20 世纪 80 年代后期，概念车一直非常珍贵。汽车企业每年只制造一款或两款概念车。因此，那时每一辆概念车的出现都会给人们带来丰富的灵感。1985 年，别克发布了概念车 Wild Cat。看到这款车的瞬间，我极为震撼。那种把犀利与柔和巧妙结合在一起的曲面，找不到任何棱角的有机形态，以及完全由玻璃覆盖的车顶（Canopy）让这款车看起来更像来自未来的宇宙飞船。

还有雪佛兰Indy Corvette，它曲线柔美又不失凌厉。这款车是那个时期最具代表性的概念车之一。当时，《Car Styling》专门介绍了Indy Corvette，还公开了它的所有开发图稿，这些图稿比实际的概念车更令人印象深刻。正是从那时开始，我的关注重点从概念车本身转移到了概念车的开发过程上。我那天又马上跑回家，开始埋头在速写本上勾画起来。

在艺术中心度过了忙碌的第四学期。虽然我的绘图实力还是没怎么提高，但在汽车设计的概念和理论方面，我却有信心不输给任何人。正是在那个时候，班级里开始逐渐有了微妙的变化。连一直心无旁骛专心上课的我都发现，一起上课的同期学生越来越少。这是因为，很多学生都觉得自己实力有限，或者遇到了无法克服的障碍，最终选择了退学。

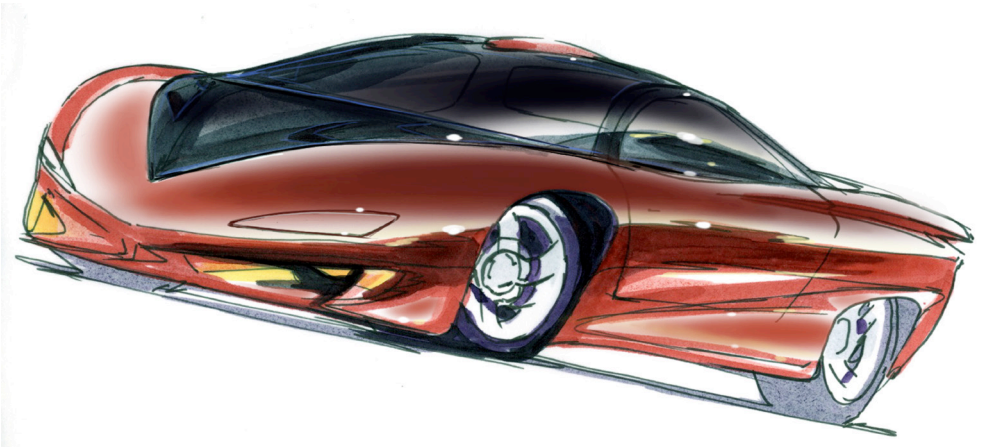
艺术中心是一所非常难考的学校，殊不知，入学之后要想坚持到毕业会更艰难。



雪佛兰 Indy Corvette 概念车（Chevrolet Indy Corvette Concept）

美国 | 1986 年 | V 型 8 缸中置发动机 | 2600cc | 600 马力

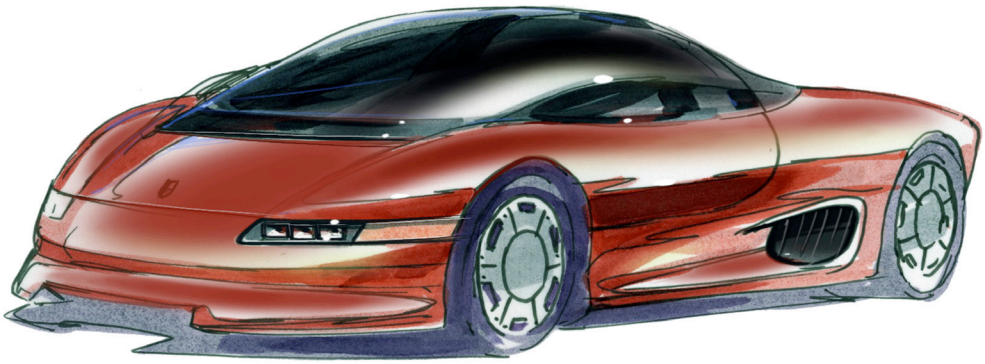
这是一款震撼了所有设计专业学生和汽车设计师的概念车。漂亮的车身如同可口可乐瓶。它也是我在艺术中心求学期间最喜欢的概念车之一。



庞蒂亚克 Banshee

美国 | 1988 年 | V 型 8 缸 | 4000cc | 230 马力

庞蒂亚克设计的实验性概念车。这款车的设计对第四代Firebird有深远的影响。



别克野猫概念车（Buick Wild Cat Concept）

美国 | 1985 年 | V 型 6 缸中置发动机 | 3800cc | 360 马力

我一直以为只有上年纪的人才会喜欢别克。但出人意料的是，别克推出了一款中置发动机跑车。全玻璃材质的车顶具有很强的视觉冲击力。柔和优雅的车身线条令当时学习设计的学生们兴奋不已。

艺术中心对学生实行严格管理是有原因的。汽车设计是非常特殊的领域，在这一领域中，只承认最顶尖的才能。如果没有超强的实力，就没有资格参与到激烈的竞争中。其实我一直被不安感所困扰，“我到底有没有做汽车设计师的才能呢？”对我来说，成为汽车设计师的梦想坚不可摧，但这并不能完全驱散不时袭来的忐忑和自卑。

一个学期结束后，我的身体和精神都像吸满水的棉花一样无比沉重。永远都要全力以赴地参与竞争，不断受煎熬，这样的生活让我的身心极度疲惫。我决定暂时休学回韩国（前面说过，艺术中心没有寒暑假，但是学生们可以根据需要随时申请休学）。这是我来美国整整四年后第一次回韩国。

在首尔的三个月时间，我一直闭门不出，专心致志地埋头绘图。每天早上吃完饭，马上坐到书桌前，一直画到晚上。日复一日，结果三个月当中，我画出了 300 多幅画稿。没有人比我更了解自己，我需要一定的时间来消化和吸收在艺术中心囫囵吞枣似的学到的知识，使它们真正变成自己的东西。我几乎是在完全空白的状态下进入艺术中心的，一直都为了跟上学习进度而焦头烂额，没有时间真正消化瞬间堆在面前的各种知识和技术。

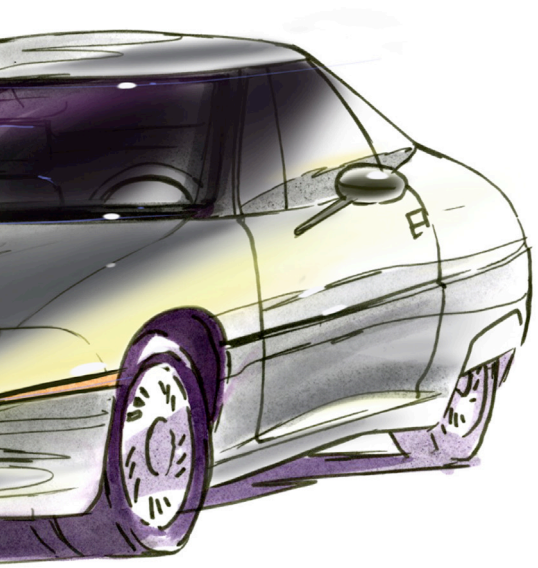
结束三个月充实的休假后，我重新返回加利福尼亚，开始第五个学期的学习。我觉得自己变得和之前完全不同了。绘图实力有了显著提高，伴随着汽车设计课程的深入，我越来越自信。我的这种变化不仅让同学们刮目相看，就连那些之前让我望而生畏的教授们也开始关注我。没过多久，我遇到了改变自己命运的一天，这一天成为我设计生涯中的巨大转折点。

进入通用实习

第五学期的一门课程由当时的系主任罗恩·希尔（Ron Hill）教授来讲授（艺术中心有个传统，系主任每年开设一门课程）。希尔教授曾经是通用底特律高级设计工作室的总负责人，更是汽车设计界的翘楚。

开学第一天，他带学生们去参观通用高级概念中心（以下称ACC）。当时，通用是全球汽车界第一大品牌，ACC则是一个刚在加利福尼亚州创立几年的工作室。通用设计师在底特律的工作安排都非常紧张，创立ACC就是为了让他们能够摆脱总公司繁重的工作，在一种更加舒适放松的环境下开发概念产品。

工作室位于洛杉矶郊区，那里虽然看不到概念车的效果图或图纸，但是可以使用会议室。对我们来说，能进到ACC里跟通用设计师面对面交流，已经足够兴奋了。同学们把自己的画稿贴在会议室的墙壁上，工作室的设计师仔细审阅之后，给出了意见和建议。



画稿评价全部结束后，ACC总监约翰·施奈拉（John Schinella）突然向我走过来，居然问我想不想在ACC做实习生。天哪！这简直太不可思议了。“我居然能进通用实习？这还用考虑吗！”约翰·施奈拉此前是通用庞蒂亚克工作室的首席设计师，是设计庞蒂亚克格兰丹姆（Grand Am）的主力成员。前面说过，我从小就很喜欢以发动机舱盖上的凤凰图案而闻名的格兰丹姆，现在不仅见到了这款汽车的设计者，他还亲自邀请我做实习生，我当时激动得心脏都快跳出来了。

在艺术中心经历了四个学期的紧张学习和三个月的严酷自我训练后，我的汽车设计

理论知识和绘图实力都有了显著提高。在第五学期结束时，我的作品已经可以在艺术中心一层的学生画廊展示了。另外，我还获得了全额奖学金。连我自己都不敢相信，从入学时的倒数第一，竟然已经不知不觉地成长为年级中最有竞争力的一员。

设计通用首款电动汽车内饰

第五学期结束后，我直接进入 ACC 实习，开始了人生中的第一个设计室工作。虽然我的身份依然是艺术中心的学生，但工作室总监仍然给了我参加实际项目的机会。第一个项目就是开发之前从没见过的双座双门轿车样式的小型电动汽车。这是通用首次开发电动汽车，在各大量产车品牌中，这也是最早的尝试。

当时，通用电动汽车项目的工程部分是与 AeroVironment 一起合作开发的，AeroVironment 公司由开发过太阳能飞机的新技术开拓者保罗·麦卡克莱迪（Paul MacCready）创建。在项目过程中我也见过他几次。参与这个项目给我带来的最大收获就是对空气动力学的理解。那时因为业务需要，我会随时去加州理工学院的风洞实验室，观察实际尺寸汽车模型的空气动力学实验。

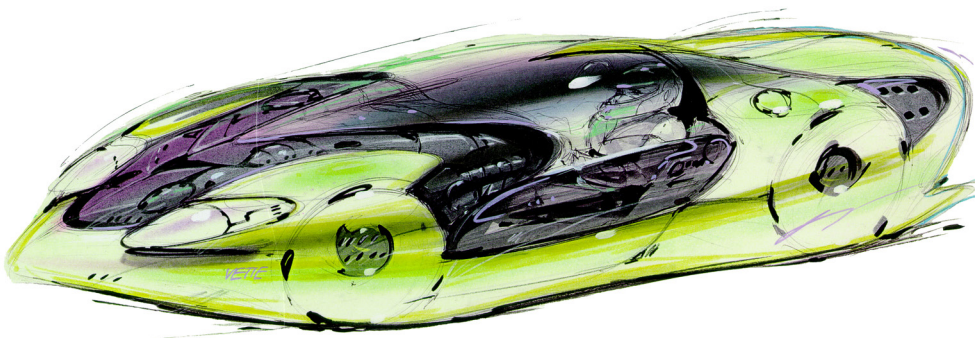
当时摆在我们面前的任务是，电动汽车无论使用哪种标准，在技术上都必须绝对领先。除了极致的空气动力学性能，还充分利用了铝和碳这类材质，最大限度减轻了车身重量。这样的设计让汽车实现了惊人的性能。我们开发的小型电动汽车的最高速度比日产 300ZX 跑车还要快。比当时日常所见的其他汽车至少领先 15~20 年。在这个重要项目中，我负责内饰设计，为了通过轻量化设计最大限度减轻重量，必须对所有配件和材质的重量进行精密测算。

最尖端的电动汽车项目的经历，很自然地将我引向了概念汽车设计领域。毕业后，虽然有很多机会进入量产车设计领域，但因为有了概念汽车项目的初体验，我已经完全迷上了概念设计。

加利福尼亚科尔维特 Stingray（California Corvette Stingray）

美国 | 1992 年 | V 型 8 缸 | 5300cc | 300 马力

当时最新一代科尔维特的设计原型。由加利福尼亚的通用高级概念中心设计，通用内部人士将这款车称为“加利福尼亚科尔维特”。我仍然清晰地记得在工作室看到的黏土模型，闪亮的黑色车身漂亮得无以言表。



雪佛兰科尔维特画稿

在艺术中心项目中画的速写。

通用 冲击（GM Impact）

美国丨 1990 年丨电动汽车

Impact 属于小型电动汽车，其外形大部分都是利用风洞测试开发的。这款车拥有汽车史上最小的空气阻力系数（0.19）。开发 Impact 时我在内饰设计组工作，那时我最关心的就是重量。内部所有部件都要首先测重，然后才决定是否使用。

与量产车不同，概念设计并不会马上投入实际生产。但因为它起到了展示汽车品牌未来前景的重要作用，所以别具魅力。设计概念车，必须非常大胆，极具创造性，拥有强大的挑战和冒险精神，不会因为别人的看法而动摇。于我而言，这项工作如同是为我度身定制的一样合适。

通用在 1990 年 LA 汽车展上发布了概念车“Impact”。随后在 1996 年发布了量产型电动汽车 EV-1。EV-1 是我以艺术中心学生身份参与的 ACC 电动汽车项目的宝贵成果，给我带来了无法形容的兴奋和自豪。

当时，我并没有意识到开发电动汽车的重要意义，不知道电动汽车会在不远的将来，成为代替燃油动力汽车的重要手段。实际上，那时我关注的都是搭载超大型 V8 发动机的科尔维特和 Trans Am 等美国跑车。当时还没有人为汽油价格和环境问题而担忧。

ACC 的实习生活给了我非常珍贵的实务经验，让我有机会从很多才华横溢的设计师身上汲取灵感。而且我非常幸运，有机会跟当时通用设计部最受瞩目的年轻设计师约翰·麦克（John Mack）和罗伯·麦凯恩（Rob McCaan）共事。其中，约翰·麦克毕业于底特律的CCS(College for Greative Studies)，现就职于通用。他设计了包括最新型电动汽车凯迪拉克 ELR 概念车在内的很多作品。艺术中心出身的罗伯·麦凯恩后来进入保时捷，领导卡雷拉 GT 项目。

每天早上看到他们的画稿，我都会备受震撼。当时我根本不敢把自己的画稿拿到他们面前，他们的作品对我起到了非常大的刺激和激励作用，是我成长为概念汽车设计师的强大推动力。在实习工作快结束时，一种强烈的欲望驱使我去“汽车产业的大本营”底特律的通用总部工作。离通用总部这么远的一个小工作室的水平已经如此之高，我很想知道 300 多人一起工作的通用总部设计工作室到底会是怎样一番天地。

实习期的最后一天，我终于鼓足勇气向工作室的负责人询问是否有可能在明年夏季去底特律的设计工作室工作。他被我这个唐突的问题逗笑了，但我最终还是得到了机会，他同意帮我推荐。然后，我再一次鼓起勇气，十分羞涩且忐忑地表示自己想去庞蒂亚克工作室工作——Trans Am 就是在那里诞生的。三个月后，我的梦想变成了现实，我成了底特律通用总部设计工作室的实习生！

进入“汽车城”底特律

当时，通用在市场上一直都非常成功，想获得在通用实习的机会并不像说的那么容易，我真的非常幸运。想来这里的学生特别多，而机会却很有限。可我却在艺术中心求学期间获得了两次在通用实习的机会。

作为美国最大的汽车企业，通用当时是国际汽车设计领域的权威。20 世纪 50 年代后，通用推出了数不胜数的设计作品。尤其在概念车上投入了大量精力。这也是通用设计吸引我的魅力所在。因此，通用设计工作室又被称为“汽车设计界的研究生院”。

通用设计工作室拥有悠久的历史和全球第一的规模，对优秀的设计人才有不可抗拒的诱惑力。

很多就职于其他汽车公司的大师级设计总监都出身于通用。日产的中村史郎（Shiro Nakamura），宝马的克里斯·班戈（Chris Bangle）都曾长期就职于通用旗下的品牌设计工作室。因此，通用设计工作室不仅在业界享有盛誉，还是所有汽车设计专业学生最喜欢的公司。

我在底特律开始了第二次实习生活。这里的氛围与洛杉矶完全不同。通用的技术中心是一个集设计和工程等所有部门于一体的庞大组织。设计师们的风格也不一样，洛杉矶的设计师们都穿着 Polo 衫和休闲风格的裤子，而这里的设计师则全部身着正装。

我在这里遇到了几个同来实习的朋友，其中包括后来成为本田美国设计主管的里基·徐（Ricky Hsu）和福特设计主管的加里·布拉多克（Gary Braddock）。很多艺术中心毕业生都在通用工作室工作，其中也有些熟悉的面孔。但亚裔设计师很少，更别说韩国人了。除我之外，只有一名美籍韩裔设计师。尽管现在有很多韩国设计师供职于包括美国三大汽车公司在内的众多国际汽车公司的设计工作室，但在当时，韩国在汽车设计领域却处于绝对的边缘化状态。幸运的是，我被安排在负责开发 Trans Am 和 Grand Am 的庞蒂亚克第二工作室工作。

实习生活开始没多久，我在雪佛兰工作室遇见了一名年轻的日本设计师。他叫奥山清行（Ken Okuyama），是一个才华出众且充满活力的设计师。他所画的实际尺寸的喷枪画（Airbrush Rendering，一种设计技法，使用喷雾器喷色绘图，与涂色方式相比，画面更加柔和，可以演绎非常精密的立体效果）非常漂亮。当时，通用仍然坚持使用 Taper Drawing（在探讨设计方案时把 Taper 或 Sheet 贴在黏土模型上，确认大小、位置和整体组合的方法）和喷枪画。现在，大部分实际尺寸图稿都使用大型打印机打印，但当时全都是手工作业。

我跟清行很快熟悉起来，直到现在仍是最好的朋友。那时就展露出卓越实力的清行后来去了宾尼法利纳，设计了法拉利 Enzo 和玛莎拉蒂总裁等很多著名车型。后来我们又在艺术中心重逢，我是教授，清行是系主任。

亲手描绘小型双门概念轿车

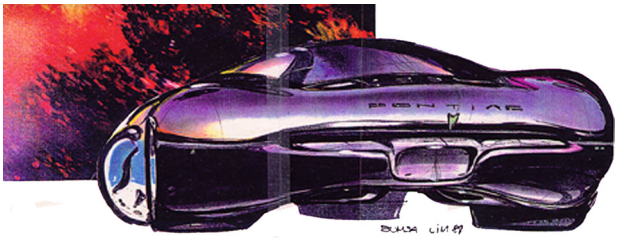
当时，通用的设计副总裁是查克·乔丹（Chuck Jordan），他年轻时打造了很多通用概念车，开创了通用的全盛时代。他还设计了凯迪拉克著名的尾翼造型。在通用这颗设计行星上，他是黑武士达斯·维达似的人物。他总是穿着整洁笔挺的正装，衬衫和裤子上没有一丝褶皱。只要他带着强大的气场出现在各个品牌工作室，氛围便会霎时紧张起来。查克·乔丹是一位值得敬畏的人，他的出现本身就意味着非常状态。

一个夏日，包括我在内的年轻设计师都被叫到了他位于设计中心二层的办公室。他的办公室正对着设计中心前面秀丽的湖水。我们既兴奋，又害怕。因为我们事先已经被告知，就算是通用的正式设计师，也没有几个人进过他的办公室。他身着蓝色定制正装，看起来就像坐在设计王座上的国王。当时，我看到他的身后放出一束亮光（可能是书桌反射的盛夏阳光）。书桌后面的书架上放着一个闪闪发亮的五辐法拉利轮胎，估计是他为自己的法拉利 F40 订购的轮胎刚刚送到。我很奇怪，“通用设计副总裁居然开法拉利，而不是雪佛兰”。

那天他非常亲切，给予我们这些年轻设计师很多鼓励，让我们这些来实习的学生对通用设计部门产生了强烈的归属感。如果说他是国王，即我们这些设计师就是年轻的骑士，那实在是一次妙不可言的经历。

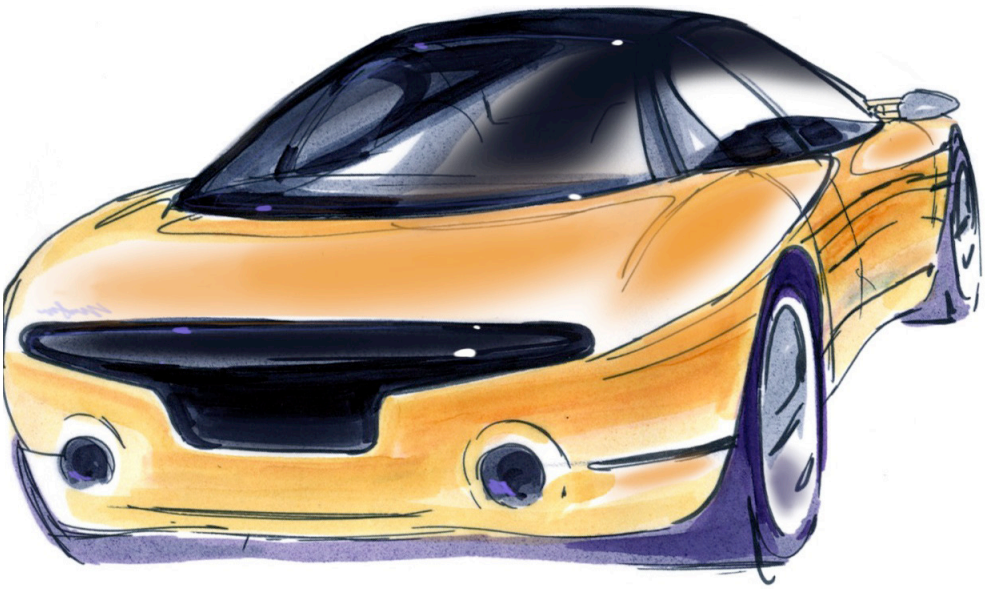
当时，我所在的工作室正在为设计参加第二年底特律汽车展的概念车埋头苦干。车名是太阳火。虽然通用底特律工作室的主要工作是量产车型的后续设计，但偶尔也会接手概念车设计工作。这对我来说，是在合适的时间，合适的地点，遇到的又一个幸运机会。我的任务是研究庞蒂亚克下一代小型运动双门轿车的设计创意。能参与这个项目本身就让我兴奋不已。

工作室负责人选了我的几幅图稿，作为新项目车型前部和后部设计的参考。每次我的图稿被采用的时候，部门负责人都会亲自给我打电话，允许我试驾楼下仓库里的公司车辆。按规定实习生不可以乘用公司车辆，但是部门负责人有权批准这样的特殊待遇。



太阳火概念车图稿

太阳火概念车的核心主题采用了我的设计方案，车身后部完全是按照图稿制作的。



庞蒂亚克 太阳火概念车（Pontiac Sunfire Concept）

美国 | 1990 年 | 直列 4 缸 | 2000cc | 190 马力

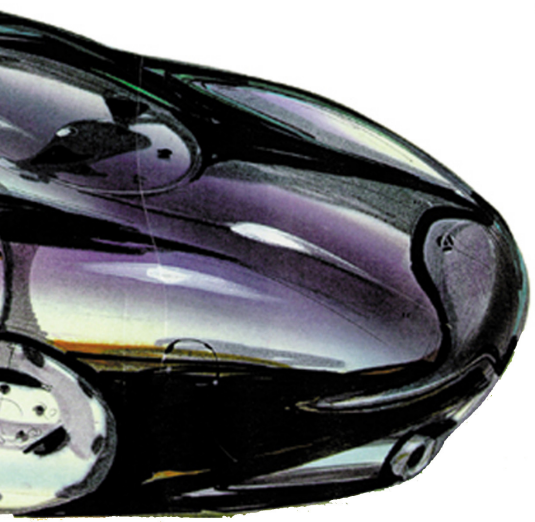
造型干练，极富运动感的概念车使用的居然是 22 英寸轮毂。中间凸起的发动机舱盖是当时通用经常采用的风格。短小的行李箱和性感的后部造型是这款车的亮点。

底特律汽车展上，掀开明黄色概念车面纱的瞬间，我突然灵光一现，这辆车的几处细节刺激了我的灵感。工作室负责人让我重新加入了 Trans Am 项目组，该项目在 1993 年结束。直到那时，我的任务仍然是设计车的前部和后部造型。那段时间，我和很多经验丰富的资深设计师一起工作，掌握了很多经验，每天都像做梦一样。正因为这样，直到现在，我依然非常尊重通用的设计。

两件毕业作品

马上就要毕业了，学校生活变得异常忙碌。最后一个学期，我要同时制作两款黏土模型。一个 1:5 的黏土模型从制作到上色，全部完成大概需要 120~150 小时。但两个模型我都想做。其中之一是马自达豪华双门跑车项目。当时，马自达发布了一款造型简洁的紧凑型敞篷跑车“Miata”，它一跃成为备受瞩目的明星。马自达本来只是一个边缘品牌，但因为推出了 Miata，在很短的时间内，便跻身于汽车界最好的设计品牌行列。

Miata 虽大获成功但给马自达平添了很大的负担。因此，位于加利福尼亚的马自达设计工作室开始面向艺术中心的学生，公开征集下一代豪华双门跑车的设计方案。那时，我有幸见到了马自达工作室的负责人汤姆·马塔诺（Tom Matano），Miata 就是他亲自设计的作品。汤姆·马塔诺是艺术中心的毕业生，加入马自达之前曾供职于宝马和通用旗下的澳大利亚品牌霍顿（Holden）的工作室。



当时，我把关注点集中在马自达的转子发动机技术上。当时已经应用在 RX-7 上的转子发动机与排气量相同的其他发动机相比，体积更小，重量更轻，动力却更加强劲，且结构坚固，零配件很少。我为马自达项目设计的就是使用转子发动机的 2+2 座椅布局的豪华双门跑车。包括发动机舱盖在内的车头部分较短，其余部分加长，车身整体线条前短后长。车身涂成了金属黑色，车窗部分加入了紫色。这是一种简洁干练又不失优雅的设计。

这款车是我在艺术中心求学期间耗费最多时间和精力的作品。为了更明确地突出车型重点，我甚至曾蹲在黏土模型前一连工作

了 17~18 个小时，全部精力都集中在模型上，甚至连一次卫生间都没去，更没吃过一口饭。一刻不停地工作一整天后，累得浑身酸痛，疲惫不堪。功夫不负有心人，全身心的投入换来了一辆漂亮优雅的黑色双门跑车模型。

在项目的最终阶段，马自达提出要购买我设计的模型。听到这个消息，我兴奋地快要飞起来了。不畏艰苦坚持到毕业，我终于可以赚钱了。

毕业，五枚橄榄枝！

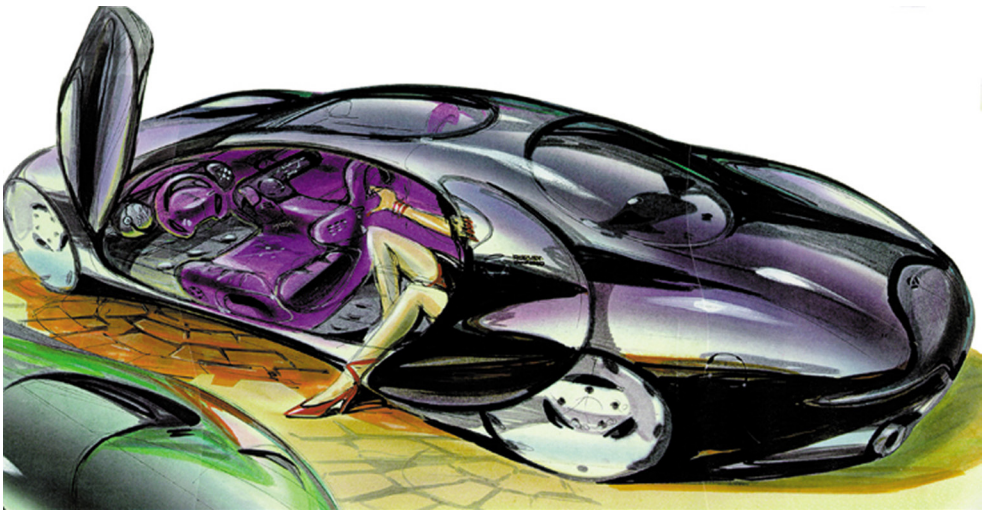
很快，我迎来了一生中最重要的一次机会——直接向加利福尼亚和底特律的无数设计工作室负责人展示我的设计作品。其实，艺术中心的所有学生苦读四年，就是为了这一次毕业作品展。艺术中心毕业作品展邀请了所有主要汽车工作室的负责人。在这次展览上，我想制作一个真正让自己兴奋的“新东西”。

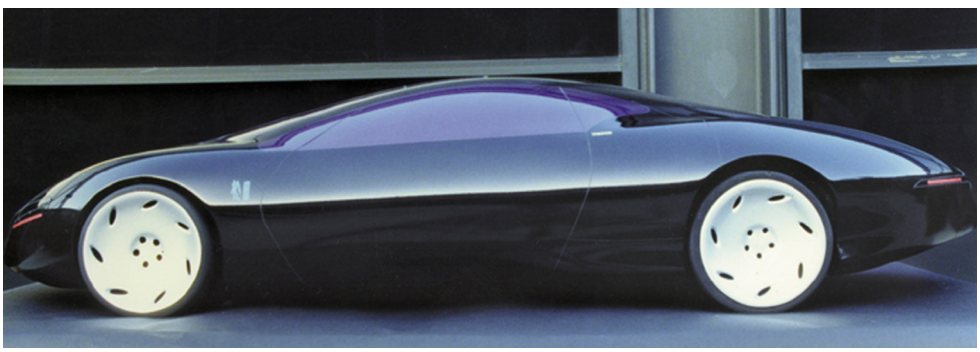
当时我正在准备的另外一个概念车是使用摩托车发动机，前后双人乘坐的 Tandem 结构敞篷跑车。我一直想把摩托车的敏捷性和汽车的安全性结合起来。这款概念车是为本田设计的。原因很简单，本田、宝马和铃木，是少有的几个同时生产摩托车和汽车的品牌，而且从很小的时候开始，我就非常熟悉本田摩托车。

在距离毕业还有两个月时，一天，我接到了系主任的电话留言。当时还没有手机这种通信方式，我那时每天都耗在学校里，很长时间没有回家。回到家后，听到了系主任的电话留言，他说想看看我的作品。我在约定的日子来到系主任办公室，发现同席的还有一位从本田过来的日本绅士。他认真看完我的作品，然后问我有没有去日本工作的想法。本田当时是日本第三大汽车公司，又刚刚在东京银座成立了日本汽车企业中最早的高级设计工作室。

那天我见到的日本绅士是很早就活跃于全球的设计师青户，是当时少数的顶级日本汽车设计师。他在 20 世纪 60 年代后期至 70 年代供职于通用欧洲的欧宝设计工作室，是刚成立的本田高级设计工作室的负责人。他正在物色可以一起工作的概念车设计

师。他特别关注我的本田双人跑车项目。此后不到一个月，我就收到了东京本田高级设计工作室的正式录用通知。

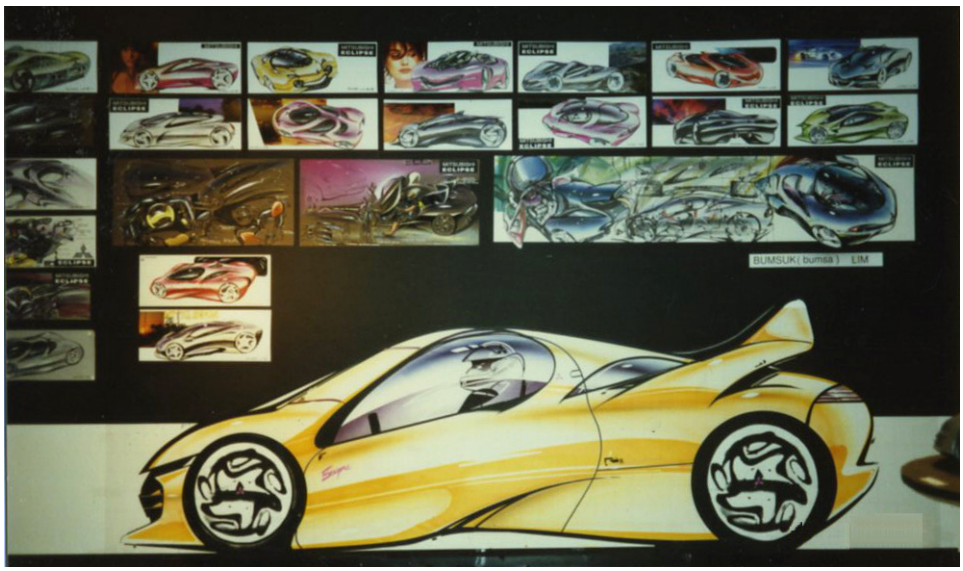




马自达 Cosmo 双门跑车（Mazda Cosmo Coupe）

艺术中心项目 | 1990 年 | 转子发动机

我在艺术中心求学期间与马自达共同完成的项目。这是一款使用了马自达引以为傲的转子发动机的概念车。Sosmo 几乎是当时日本汽车市场中唯一的 GT 双门概念跑车。



日蚀项目

我在艺术中心求学期间与三菱合作的项目。车身按照实际尺寸制造。

举办毕业作品展时，四年紧张的学校生活所累积的疲劳和严重的睡眠不足让我几乎处于虚脱状态，但我仍感觉非常幸福，总是不自觉地露出微笑。因为我终于可以带着“做真正的汽车设计师”的梦想，从全世界最好的汽车设计学校毕业了。仅仅几年之前，我还是一个连汽车设计概念都不知道的高中生，现在却收到了很多设计工作室的工作邀请，而且从艺术中心毕业了。毕业作品展结束后，我收到了 5 个设计工作室的邀请，在同期毕业生中位居第一。我就像一只“丑小鸭”，从入学时的倒数第一，到取得如此惊人的成绩，最终变成展翅高飞的“天鹅”，这一切是任何人都无法想象的。此后的很长一段时间里，我每天早上醒来的第一件事就是捏一下自己的脸，看看自己是不是在做梦。接下来，我最大的苦恼就是在这 5 个工作室中如何取舍。

汽车
勾勒新世纪

——从本田设计师到 ACCD 教授

DESIGN
THE FUTURE

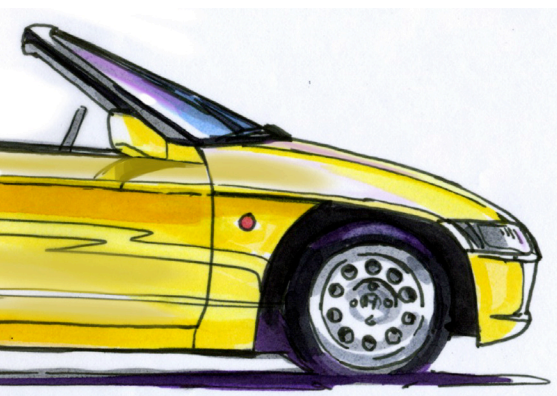
携手本田

在艺术中心学习期间，我一直梦想进入底特律的通用技术中心，憧憬着在查克·乔丹设计副总裁手下工作，为通用做设计。两次实习生活不仅让我有了自信，还构建起自己的一些人脉关系，并且明确知道了自己在那里应该做什么。

但人生并不会事事如意。当时本田是一家比通用和福特（这两家公司都给我发来了录取意向）小很多的公司，但在创始人本田宗一郎强有力的领导下，正在以非常快的速度发展。本田宗一郎对摩托车和汽车运动的热情一直吸引着我。

不论那时还是现在，我一直都是F1（世界一级方程式锦标赛）车迷，20世纪80年代后期是传奇车队迈凯伦的鼎盛时期。本田发动机则是铸就这一辉煌的重要功臣。当时，迈凯伦－本田车队的主力选手是F1历史上最伟大的车手埃尔顿·塞纳。我从小就非常喜欢本田摩托车。而现在，只要我做出决定，就可以马上去本田亲自设计概念汽车。

当时，本田的车型大部分都是小型家用车。雅阁和思域虽然都是好车，但很普通，没有任何特色。就在我犹豫不决时，本田发布了顶级跑车NSX [在美国以讴歌（Acura）品牌推出]。NSX是一款以法拉利为竞争目标，采用中置发动机布局的跑车。这款车一下就打动了我，于是我决定去本田工作。



本田给出的薪酬是当时底特律三大汽车公司的1.5倍——令人难以置信。除奖金之外还提供公寓住所，可以亲自挑选各种家电用品和家具，而且还提供回乡探亲的旅费。有关福利待遇的说明我反复听了好几遍，依然不敢相信这是真的。

1990 年夏天，我来到日本东京。那时我还不知道自己是设立于日本的日本汽车公司中唯一的非日籍亚洲人。在日本工作的外国设计师本来就很少，更别说韩国人了，根本找不到。位于东京的本田高级设计工作室名为 WAVE，是一个连本田自身的设计师都不知道的极其保密的部门，直接隶属于 CEO。当时，本田为了开发超越量产车水平的概念设计而进行了大量投入。

我到达东京的时间是周日晚上，从次日，也就是星期一开始正式工作。我知道的日语只有几句简单的问候语，但当我在主管的带领下走进设计工作室时，所有担心都烟消云散了。因为那里的氛围跟通用一样，其中的两个设计师还是我在艺术中心的同学。

日本，全球汽车市场曾经的支配者

当时，东京与现在的氛围完全不同，这也是我放弃通用而选择本田的原因之一。因为本田的高级设计工作室位于东京市中心最繁华的区域，距离银座商业街只有一站地铁的距离。作为当时全球最具活力的城市之一，东京比美国底特律更为吸引我。

国际知名建筑师们都想在东京建造自己的标志性建筑。东京市中心的青山街汇集了世界各大时尚品牌旗舰店，且时时变化，日新月异。街上的年轻女性个个都拎着 LV 手袋。备受年轻人青睐的宝马 3 系随处可见，人们甚至把宝马 3 系称为“六本木的花冠”。

日本企业收购了纽约帝国大厦，世界上最贵的凡·高画作也被日本人收入囊中，这些都一度引起了全世界的关注。当时，日本正沉浸在第二次世界大战后经济繁荣期的最后甜蜜泡沫中。到了 20 世纪 80 年代末期，经济泡沫破灭后，日本在“失去的 20 年”中，陷入了长期的经济停滞。

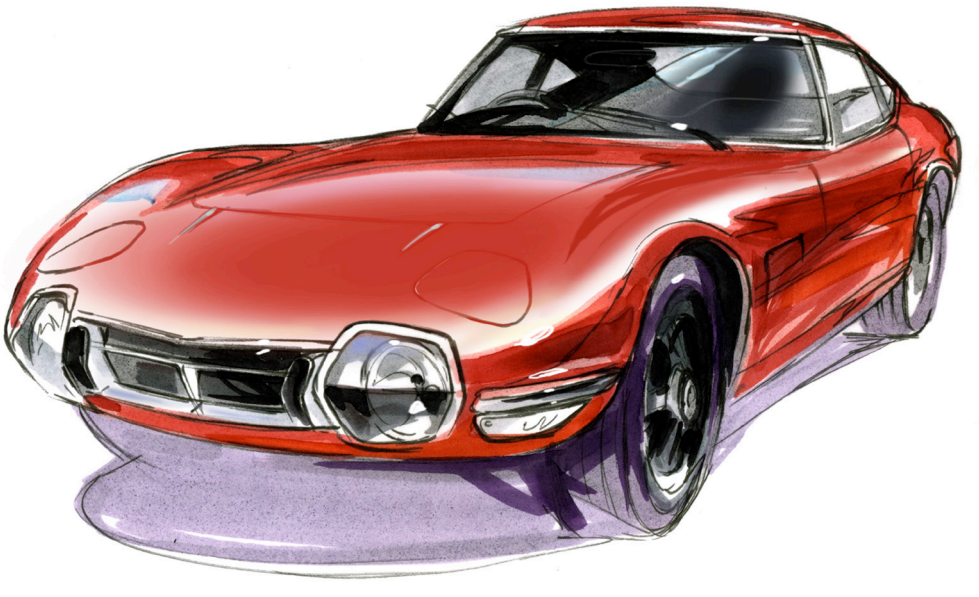
那时，日本汽车企业自然也在尽情享受着膨胀的经济泡沫。1980~1990 年代，日本汽车企业绝对是世界汽车市场的支配者。“汽车百货”丰田、“轿车王国”日产、“F1 至尊”本田、“转子发动机”马自达、“巴黎－达喀尔拉力赛冠军”三菱、“最强四驱”斯巴鲁、“小型车专家”铃木、“微型车专家”大发和“乔治

亚罗设计”的五十铃……日本汽车公司都拥有自己的强项，吸引着日本国内和世界各地的消费者。美国人尤其喜欢日本车的高品质、低油耗和简洁造型。

达特桑 240Z（Datsun 240Z）

日本 | 1969~1979 年（第一代）| 直列 6 缸 | 2400cc | 151 马力

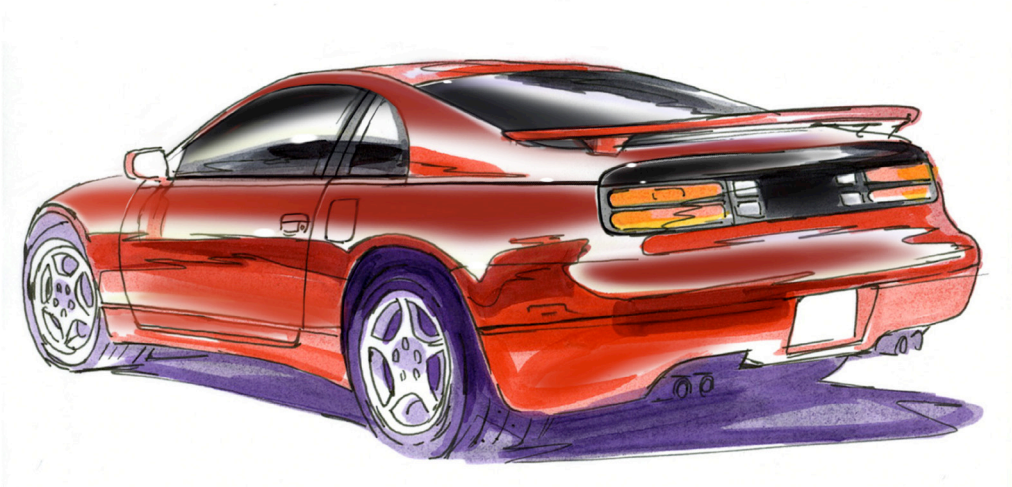
在世界范围内备受青睐的最具代表性的日本跑车。这款车由在美国定居的德国设计师阿尔布雷克特•高尔茨（Albrecht Goertz）设计，他因设计了宝马 507 而声名远扬。这是一款适合所有人开的跑车，非常受欢迎。



丰田 2000GT（Toyota 2000GT）

日本 | 1967~1970 年 | 直列 6 缸 | 2300cc | 150 马力

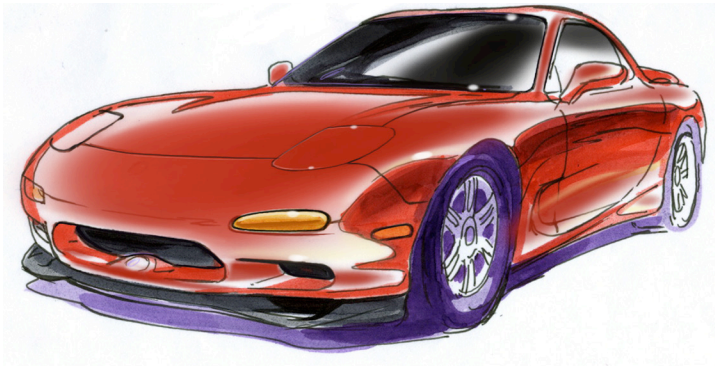
日本跑车界引以为傲的传奇车款。初款由雅马哈开发，丰田销售。这是一款可以跟欧洲跑车相媲美的优秀跑车。其缺点只有一个，就是价格太高，销量不高。如今，这款车仍被评选为日本最具代表性的经典车之一。该车现在的市价高达 100 万美元！



日产 300ZX（Nissan 300ZX）

日本丨1989~2000 年丨直列 6 缸丨3000cc 双涡轮增压丨300 马力

一经推出就引领设计潮流的热门车型。没有任何繁杂装饰，顺滑流畅的车身线条令人瞬间为之倾倒。内部装饰精致完美，淋漓尽致地展现了日本车在品质上的用心。这是当时给我留下最深印象的车型之一。



马自达 RX-7（Mazda RX-7）

日本 | 1991~2002 年 | 转子发动机 1300cc | 280 马力

如同精美雕塑般动人的设计，马自达设计中的顶级杰作之一。

日产 天际线 GT-R（Nissan Skyline GT-R）

日本 | 1989~1994 年 | 直列 6 缸 | 2600cc 双涡轮增压 | 280 马力

日本生产的肌肉车，发动机最高输出功率被限定为 280 马力。也就是说，输出功率还有提升空间。当时很多改装高手把这款车的发动机输出功率提高到了 600 或 800 马力，有的甚至达到了 1000 马力。GT-R 的设计虽然不是特别精致，但是只从动力这一项指标来说，GT-R 就已经创造了神话。凸出的翼子板，巨大的进气口和尾翼，这些设计都非常符合年轻人的口味。

丰田 Supra（Toyota Supra）

日本 | 1992~2002 年 | 直列 6 缸 | 3000cc 双涡轮增压 | 80 马力

丰田的代表性旗舰跑车。该车使用传统跑车的标准结构——前置发动机，后轮驱动，配置了动力强劲的涡轮增压发动机。我在东京市内看到的 Supra，大部分都加装了巨大的排气管，能发出震耳欲聋的轰鸣声。遗憾的是如今丰田 Supra 已经停产。

看到在东京繁华街区穿梭的汽车，我就像一个走进糖果店的孩子，不自觉地四处张望。这里到处都是在美国看不到的日本内销车型。有各种梦幻般的名车，例如日本版肌肉车日产 天际线 GT-R 和 GTR-32，全球首款使用转子发动机的量产车马自达 Cosmo，拥有完美蝴蝶门的小型车丰田 Sera 等。

微型车和超级跑车共存的世界

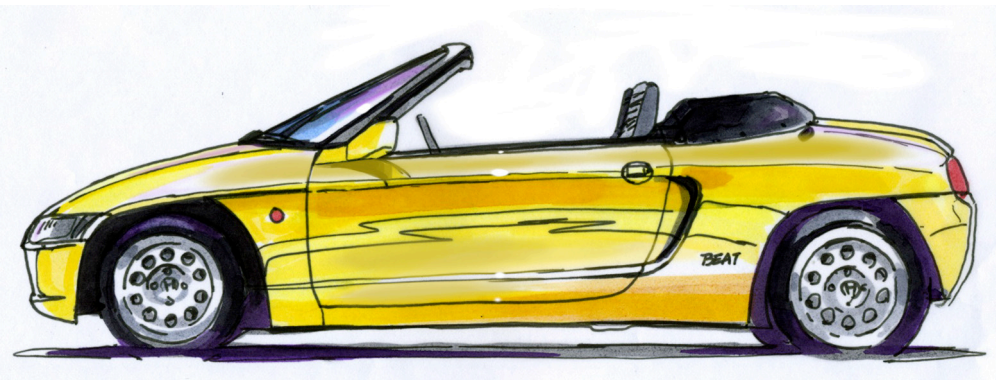
在日本，似乎所有汽车企业都制造跑车。马自达 RX-7、丰田 Supra、日产 300ZX、斯巴鲁 SVX、三菱 3000GT 等帅气的车型在东京应接不暇。但最让人惊讶的还是在街道上随处可见的微型车——这种被称为“Kei-Car”的车种类繁多，造型多样，完全超乎想象，令人不禁感叹日本其实是一个发达的微型车王国。

本田的双人敞篷车 Beat 是最让我动容的日本微型车之一。极小的离地间隙、中置发动机、典型的跑车式侧方进气口（最长只有 2~3 厘米），这些设计让它看起来就像迷你版的法拉利特斯塔罗萨，整个车身线条非常可爱。

Beat 的原型车是意大利设计公司宾尼法利纳的作品。当时，宾尼法利纳作为本田的设计顾问参与了新车开发。Beat 是一款颇具驾驶乐趣的车。清风在脸上轻轻拂过，身后隐隐传来发动机的轰鸣声，这一切完美体现了跑车的魅力。它唯一的缺点就是动力较弱。日本规定微型车只能使用排量 660cc 以下的发动机，最大输出功率不能超过 64 马力。当时除 Beat 外，双人中置发动机跑车只有法拉利 328 Spider，而法拉利使用的却是 Targa Top（驾驶舱顶盖部分可以拆卸），并不是完全的 Open Top。尽管 Beat 的动力较弱，性能无法与法拉利相比，但驾驶感受却无与伦比。

马自达也有一款名为 AZ-1 的双人中置发动机跑车。尽管这款车挂着马自达的标志，其开发和生产却全部由微型车专业品牌铃木负责。AZ-1 拥有两个巨大的圆形前照灯（与兰博基尼 Miura 非常相似）和凸出的尾翼，如同迷你版的赛车。这款车还配有鸥翼式车门。本田 Beat 和马自达 AZ-1 都是在日本汽车设计界鼎盛时期问世的特立独行的车型。

当时，东京市区就像稀有车型的“特别保护区”。就像如今在迪拜到处都能看到兰博基尼埃文塔多（Aventador）、帕加尼风神（Huayra）、布加迪威龙（Veyron）等超级跑车一样，20 世纪 90 年代初的东京也是如此，各种豪车随处可见，丝毫不逊于迪拜。我在东京甚至还见到过布加迪 EB110SS（威龙问世之前布加迪的代表性跑车，EB 是布加迪创始人埃多尔·布加迪的名字缩写）。使用中置 V12 涡轮增压发动机的 EB110SS 是布加迪品牌复兴之后推出的第一款跑车，也是布加迪被大众收购前的具有代表性的车型。当时，EB110SS 在全世界仅限量发售了 31 辆，F1 皇帝迈克尔·舒马赫就拥有一辆，因此当时做梦都不敢想能在街上看到一辆 EB110SS。



本田 Beat（Honda Beat）

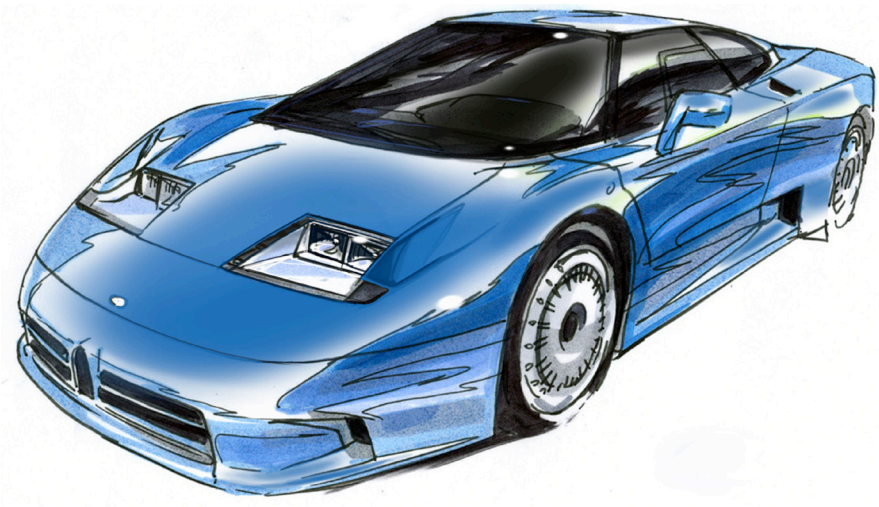
日本 | 1991~1996 年 | 直列 3 缸 660cc | 64 马力

黄色款最受欢迎。Beat 车身的黄色与日本微型车的专用车牌颜色几乎一样（在日本，微型车使用黄色车牌，其他车使用白色车牌）。黄色的微型车车牌在 Beat 上一点都不扎眼。

马自达 AZ-1（Mazda AZ-1）

日本 | 1992~1995 年 | 直列 3 缸 | 660cc 涡轮增压 | 64 马力

铃木负责开发生产，通过马自达的销售网络推广。它采用中置发动机和鸥翼门，一经问世便引人瞩目。这款车基本可以看作是德劳瑞恩的迷你版，设计风格很有趣。



布加迪 EB110（Bugatti EB110）

意大利 | 1991~1995 年 | V 型 12 缸 | 3500cc 四涡轮增压 | 553 马力

布加迪品牌复兴之后推出的第一款跑车。车身侧面扁平，整体形态设计考虑了空气动力学影响。从外形上就可以看出这款车拥有卓越的性能和超凡的魅力。但在这款车发布之后，布加迪再次陷入经营困境，被大众收购之前，EB110 只生产了很少的数量。

法拉利 F40（Ferrari F40）

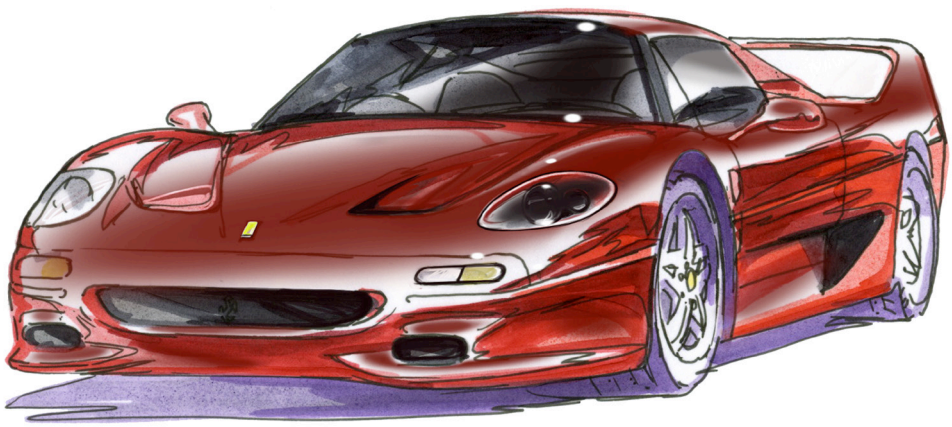
意大利 | 1987~1992 年 | V 型 8 缸 | 3000cc | 471 马力

“F40”这个名字是为了纪念法拉利创立 40 周年，这款车是有史以来速度最快（以当时为基准）的法拉利量产车，它与保时捷 959 惺惺相惜。F40 与 512、308 等杰作一脉相承，拥有法拉利独特的设计基因。

到达东京后不久的一个周日上午，我慢悠悠地开着车兜风，偶然插进了一个汽车巡游的队伍，我的前面是法拉利 F40，后面跟着 F50——当时我感觉自己已经“迷失”在东京。

试驾日本版法拉利 NSX

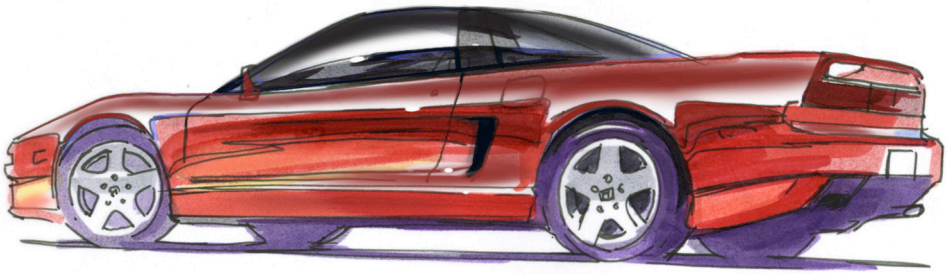
本田设计工作室的环境与当时日本的氛围完全一样。进入工作室，最先映入眼帘的是贴满四面墙壁的概念车图稿。作为相对比较年轻的品牌，本田虽然规模较小，却有着远大的抱负。



法拉利 F50（Ferrari F50）

意大利 | 1995~1997 年 | V 型 12 缸 | 4700cc | 520 马力

F40 问世 10 年后，法拉利又推出了 F50 跑车。这是一款“带着法拉利跑车面具的赛车”。在美国道路上第一次听到这款车的轰鸣声时我甚至以为是 F1 赛车发动机的声音。遗憾的是，这款车的设计虽然独特，但并非我所喜欢的法拉利风格。



NSX

本田 NSX（Honda NSX）

日本 | 1990~2005 年（第一代）| V 型 6 缸 | 3000cc | 280 马力

当时，创始人本田宗一郎每年都会到设计工作室考察一次。我只见过他一面，虽然很想上前跟他握手问候，交流一下，但他周围挤满了 CEO 等高管，根本没法靠近。工作室的员工们全都停下手头的工作，目不转睛地看着他，那个情景让人真切地感受到大家对他的敬仰之情。

本田宣布将制造针对法拉利的竞争车型时，几乎无人关注。直到 NSX 面世，人们才意识到本田“玩儿真的了”。NSX 并不是法拉利的“克隆版”，它是一款可以在日常生活中驾驶的超级跑车，既能作上下班时的代步工具，又能满足竞速需求。迄今为止，第一代 NSX 仍是日本汽车史上拥有最佳操控性和最好设计的车型。特别是其转速高达 8000 转 / 分的 VTEC 发动机，发出的声音堪称美妙乐曲。秉承“可以用于日常生活的跑车”这一座右铭，NSX 的发动机舱后面还设有一个很小的行李箱。有一次，我把冰激凌放在小行李箱里，到家时冰激凌已经被发动机的热量融化了。

本田宗一郎并不只是一位汽车公司的创始人，更是一位国家英雄般的非凡人物。他最初只是普通的汽车维修工，第二次世界大战结束后，他创立了本田技术研究所，开始制造摩托车，本田汽车就是从这里起步的。本田通过摩托车获得了市场认可，继而打入汽车领域。正因为本田宗一郎对汽车的热爱，本田才赢得了 F1 比赛的胜利。

1990 年代初，本田继丰田、日产之后成为日本国内第三大汽车企业，与马自达展开了激烈竞争。正是那时，被称为“日本版法拉利”的 NSX 问世，这款超级跑车彻底轰动了国际汽车界。

当时，本田乘用车车型非常单一。在丰田推出搭载 4000cc 排量 8 缸发动机、后轮驱动的高级轿车雷克萨斯 LS400，并宣布与梅赛德斯 - 奔驰展开竞争时，本田最大、最高级的车型只有搭载 V6 发动机的里程（Legend）。这种情况下，本田推出了采用全铝车身的最高性能跑车 NSX，高喊“打倒法拉利！”，给汽车界带来了巨大冲击。

我到日本时，本田NSX问世的消息刚刚发布，距离在日本国内正式销售还有几个月。一天，工作室总监开来了一辆红色的NSX。听到这个消息，工作室所有员工都涌向了楼下停车场，当时，我们眼前的NSX俨然是一辆无懈可击的现实版概念车。

那时，国际跑车市场还从没出现过这样的车型。全铝车身、本田引以为傲的VTEC发动机、融入F1技术的悬架，这简直就是一个梦幻般的存在。最好的设备与技术融合在一起，打造出这款“可以用于日常生活的当代最好的跑车”。

看到NSX的瞬间，我意识到将本田作为自己的第一个东家实在是再明智不过的选择。我在那辆红色NSX前流连了很久才回到办公室。这时，总监走过来递给我一把车钥匙，说“去兜一圈吧！”天哪！这就是我刚刚看到的那辆NSX的钥匙。

我好不容易平复下激动的心情，到楼下开上NSX直奔东京的繁华中心银座，期间不由自主地掐了自己的脸颊好几次。尽管已经坐在驾驶座上，我依然不敢相信自己正在驾驶NSX。NSX不仅是本田历史上最好、最快的车型，也是整个日本汽车产业的代表作。

在银座享用了一顿幸福的午餐后，我来到停车场，看到很多人围在NSX周围不停地拍照。我请围观的人让一让，以便打开车门上车——一种骄傲之情油然而生，我幸福得快要飘在半空中了。

我在日本迈出职业生涯第一步时，恰逢日本汽车设计界的鼎盛时期。获得F1冠军的本田和它所制造的NSX是日本最大的骄傲。我能够在最好的时期来到最好的地方，这本身就是最大的幸运。

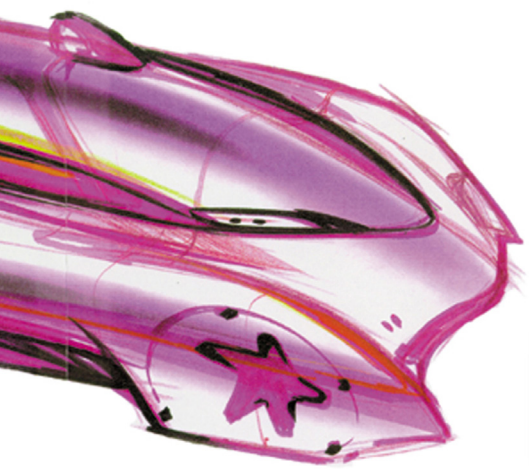
我在高级设计工作室

本田高级设计工作室的主要业务并不是设计下一代汽车，而是研究和确立更为遥远的未来设计方向。其实“高级设计工作室”的概念最早来自底特律。通用最先认识到有实现可能性的设计和概念车作为市场工具的价值。为此，通用专门成立了专注于这项业务的高级工作室。我在艺术中心学习时，作为汽车设计师的第一次工作经历就发生在通用的高级设计工作室，高级设计是我比较擅长的方向。

直到 20 世纪 90 年代，日本的汽车公司还没有意识到高级设计工作室的必要性。正因为这个原因，本田所设立的日本最早的高级设计工作室是个严格保密的项目，甚至工作人员名片上都没有本田的标识。

本田希望将高级工作室设立在与量产车开发工作室相距较远的地方，因为担心与量产车工作室距离太近，会受到既有设计的影响。若不是出于这种考虑，位于东京市中心的本田大厦一楼的一点儿空间就足以容纳规模不大的高级工作室了。

本田把高级工作室安排在银座附近，也就是东京的“心脏”区域，理由非常简单明了。本田希望设计师们从充满活力的东京市中心捕捉到最新流行趋势并从中汲取灵感。本田的这种想法在当时是非常有远见的。即便现在，汽车设计工作室大部分也都位于距离城市中心区很远的工厂附近。这种做法从开发汽车的层面来说可能很便利，却很难为年轻设计师带来灵感和动力。



高级设计工作室必须构思本田产品线中尚不存在的新车型。当时，本田正在实施一个绝密项目——在第二年的东京汽车展上发布公

司历史上首次独立设计的概念车 EPX（Experimental Project X）。

EPX 是一款 2+2 布局的 Tandem Seat 结构概念车。与我的毕业作品，也就是和本田合作的项目非常相似，虽然没有采用 Open Top 设计，但同样使用了油耗很低的经过改良的超小型发动机。当初在艺术中心，工作室负责人之所以对我的项目如此关注，细致询问各项内容，也正是因为这个原因。

这款概念车的焦点集中在本田引以为傲的发动机技术上，这是自从本田开始为迈凯伦 F1 车队正式供应发动机后坚持不变的原则。本田的目标是实现约 42.5 公里 / 升的油耗。当时，人们都认为这是燃油发动机技术的巅峰，除了本田，其他汽车企业也都以此为目标进行着研发。

本田希望率先实现这个目标，并在东京汽车展上通过自主设计的第一台概念车 EPX 来炫耀这项技术。不尽如人意的是，原型车的油耗虽然达到了 34 公里 / 升，已经非常接近目标数值，但仍不算实现预期目标，尽管这已经是一项很了不起的成绩。当时的石油价格还不太高，美国的汽油价格只有 1 美元 / 加仑。在这种情况下，本田仍坚持向超低油耗技术发起挑战。现在看来，当时本田所考虑的或许是更加长远的未来。

成为本田第一台自主设计概念车的主角

设计师的竞争非常激烈。这是本田历史上首次独自设计的概念车，每个设计师都渴望自己的作品能够入选最终方案。很多设计师下班后依然埋头设计图稿。我也几乎每天都工作到凌晨，还有几次是最后一个下班。幸亏在艺术中心经历了四年的残酷磨炼，我才能轻松应付每天工作到凌晨的生活。

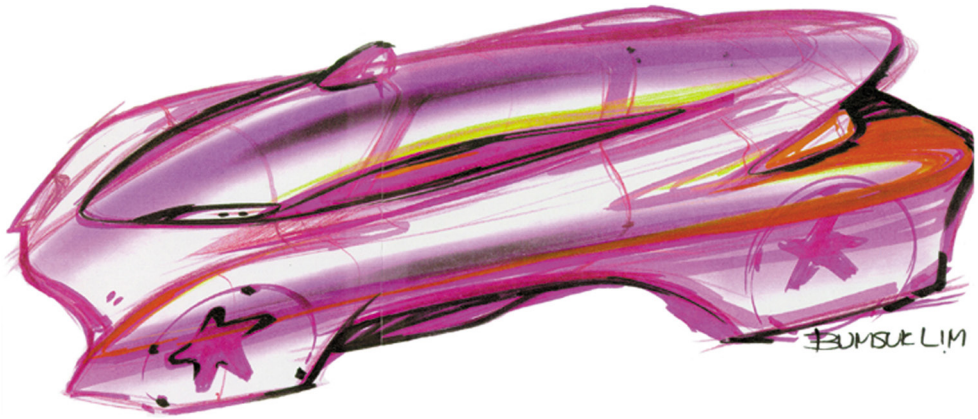
与其他设计师相比，我还肩负着一个更重大的责任，那就是作为第一个在日本汽车企业工作的韩国设计师，一定要有所建树。虽然现在有非常多的韩国设计师活跃在日本汽车企业的工作室，但那时的情况却完全不同。彼时，如果三菱没有供应发动机和车身，现代就生产不出汽车。但现在，三菱这个品牌在国际汽车界几乎已经偃旗息鼓，而现代却成了全球性的汽车品牌，真让人有恍如隔世之感。

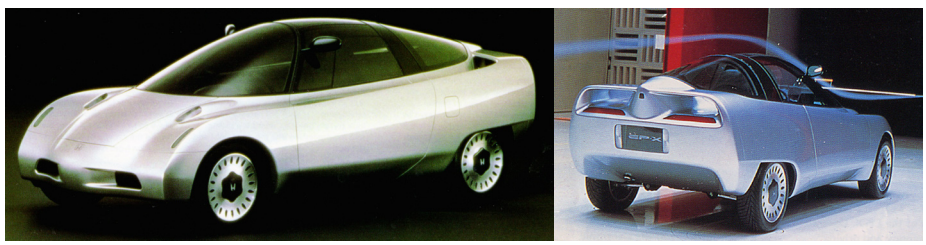
进入本田工作后，我最常遇到的问题就是“你来自哪里？”而且我是当时本田工作室里唯一的非日本亚洲人。听说我来自韩国，所有人都会非常吃惊。因为他们中没有人见过韩国车，而且大部分人都不知道韩国也能生产汽车。每到那时，我便意识到自己不是一个在日本工作的艺术中心出身的设计师，而是一个在日本工作的韩国设计师。

高中毕业后，我在外国度过了很长时间，坦率说，除了看体育比赛，很少有机会能让我产生爱国之情。但从进入本田工作室开始，我比任何时候都更强烈地感受到深藏在内心深处的爱国情感，或者说作为一个韩国人的自尊心。因此，我非常希望自己的能力得到认可。作为在日本汽车企业工作的第一个韩国设计师，我能感受到很多日本人对我投来的异样目光。

在参与EPX概念车项目时，我遇到的最大问题就是空气动力学设计。要达到目标油耗，设计必须做到空气阻力最小，只凭发动机性能很难实现那样的高效率。这听起来虽然没有什么大不了，但别忘了，当时距混合动力系统出现还有很长时间。本田只能凭借自己拥有的汽油发动机技术和空气动力学设计来实现最佳的油耗水平，将空气阻力减到最小就能让燃油消耗进一步减少。

EPX采用了摩托车式的Tandem Seat结构，正是出于空气动力学设计上的考虑。乘员坐在驾驶人的后面可减少车身宽度，自然也会减少来自车身正面的空气阻力。但这又有一个问题，车身宽度太小，会降低车体的稳定性。另外，如果只把焦点集中在空气动力学设计上，就会导致车身形态像果冻豆一样，从设计师的角度来说，这是一种非常乏味的造型。





本田 EPX 概念车（Honda EPX Concept）

日本 | 1991 年 | 直列 3 缸 | VTEC | 1000cc

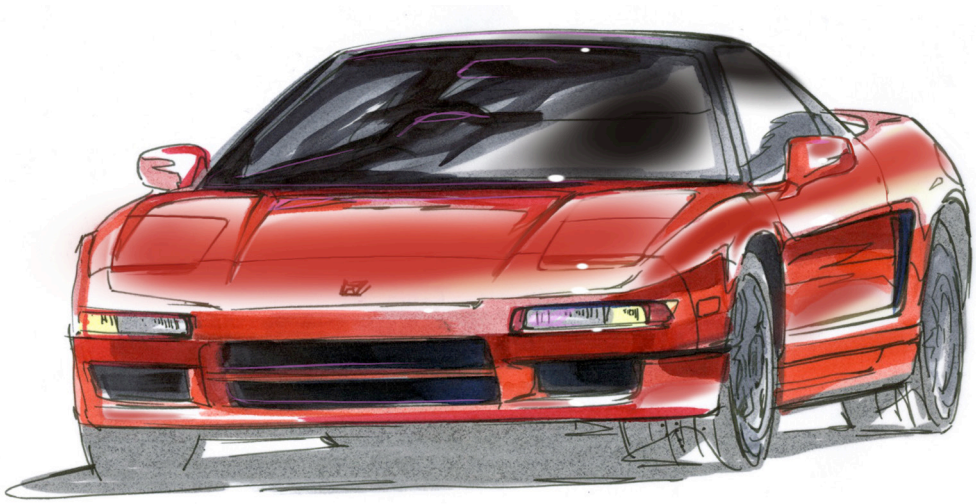
想实现最好的空气动力学效果，必须最大限度减少正面的迎风面积，因此才有了 Tandem Seat 的构想。为了得到理想的汽车顶部曲线，我投入了很多心血。因为在大刀阔斧地处理掉所有障碍物的同时，还必须确保后部座位的顶部空间。

这是继我在通用实习时制造电动车 EV1 之后，第二次挑战空气动力学设计。我在通用获得的经验对这项工作有非常大的帮助。我要设计的是一款拥有凌厉修长车身、视觉效果极佳、空气阻力很小，同时拥有超低油耗的车型。我疯狂地埋头画稿，一遍遍不停地修改，日本同事甚至给我起了一个“画稿机器”的绰号。有时候从早上上班到午休之前，我就能画出好几张创意图稿。

经过几次内部审查，我的一份图稿被选为最终方案。设计方向一经确定就立刻进入了图稿模型作业。我与一位日本模型师一起工作，他一句英语也不懂，我的日语水平也好不到哪儿去。每次沟通，都要想尽一切办法动用全部肢体语言。但最好的沟通手段还是图稿，在汽车设计界，图稿是畅行无阻的交流方式。

从艺术中心毕业后没几个月，我的设计作品就出现在了主要的国际汽车展上。以此为契机，我有越来越多的机会试驾公司的汽车，可以在整个周末开着我魂牵梦绕的 NSX 兜风。在闪烁的霓虹灯下，开着 NSX 驶过东京街头，至今为止，这仍是我在日本最快乐的记忆。那时感觉自己就像驾驶着概念车疾驰在科幻电影中的未来城市一样。

1991 年东京秋季汽车展，我设计的概念车终于在大众面前揭开了神秘的面纱。本田独立设计的首款概念车华丽登场。我永远忘不了当时看到那辆银色概念车时的兴奋和喜悦之情。同时，还有我作为一个韩国设计师的自豪之情。



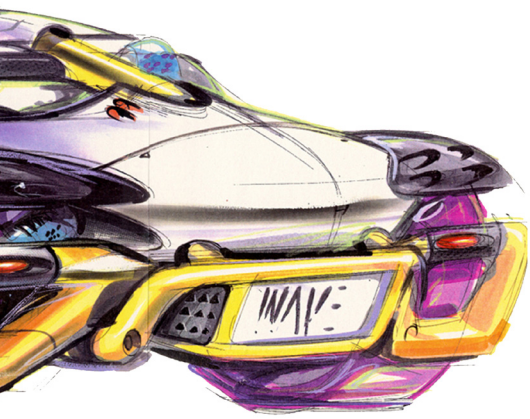
设计，设计，依然是设计

我所有关于东京生活的记忆都是工作。一个项目接着一个项目，不间断地工作。本田高级设计工作室虽然规模很小，但一直都有项目。我曾经在东京汽车展的概念车设计上倾注了全部心血，可现在看来，那只不过是我在本田工作过程中做过的众多项目中的一个而已。

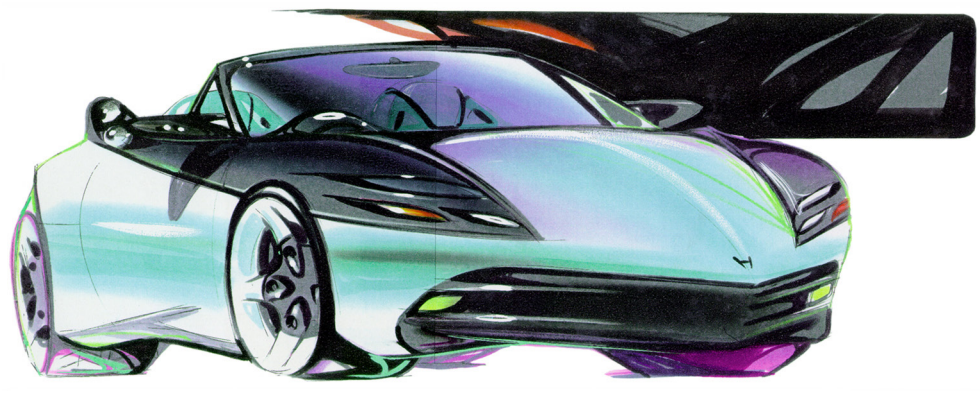
我们做的大部分项目都是给最高经营团队演示的内部讨论方案，通常不会在汽车展上公开。经营团队总是希望看到本田面向未来的多样化设计能力和可能性。但那些没有制作成概念车，或者没有出现在汽车展华丽聚光灯下的汽车设计同样意义非凡，因为工作室提出的很多创意都直接用在了当时本田的量产车设计中。那时，我们所承担的项目全都是本田从来没有尝试过的车型设计。

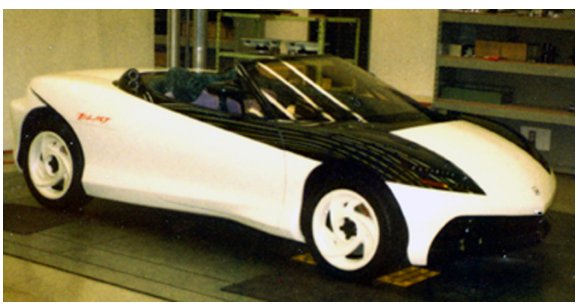
量产车设计工作室的项目大部分都是对现有车型进行部分或整体替换。新车发布时，设计团队就已经开始着手下一代车型的设计工作。当时，本田量产车的车型平均更替周期是四年，每过一定时期，就会推出新款思域或者新款雅阁。

高级设计工作室的工作则完全不同。从项目开始阶段起，设计师和工程师就要一起协调工作。没有任何针对下一代车型的工作，所有项目的目标都是非常遥远的未来才会出现的汽车，而且必须是本田之前从来没有尝试过的车型。



在数不胜数的工作项目中，我非常喜欢其中一个采用中置发动机的双人小型敞篷跑车项目。项目主题很简单，用超级跑车NSX的概念制造一款类似马自达Miata那样





本田中置发动机 CR-X

(Honda Midship CR - X)

日本 | 1992 年 | 设计研究原型

利用传统系统制作的实物尺寸模型。为确认是否具有量产可能性，还按照实物尺寸进行了装饰。当时，为了减少车身重量，大量使用了碳纤维和铝。为了让侧面造型更加精致，进气口被移到后翼子板附近。什么？你说跟法拉利 458 很像？

的紧凑型跑车。这个项目决定使用本田引以为傲的 1.6 升 VTEC 发动机。当时，本田已经拥有全尺寸跑车 NSX 和小型跑车 Beat。虽然大小不同，但这两款车型都是采用了中置发动机布局的传统跑车。我们的项目是开发一款介于这两者之间的紧凑型跑车，且必须是尺寸小、动力强劲的敞篷式跑车。也就是说，要设计一个所有汽车设计师都梦寐以求的车型。

我为这个项目提出的创意是折叠式硬顶（Retractable Hardtop）设计。车顶折叠后是一款敞篷车，关闭车顶后则是完全密闭的厢式轿车形态。虽然现在这种结构在法拉利 458 和迈凯伦 MP4-12C 等中置发动机跑车中很常见，但在当时却属于新鲜事物。完成实物尺寸模型后，就在要制作原型车时，项目突然被中断了。

随着经济状况的恶化，日本逐渐陷入了发展停滞阶段。于是，本田的最高经营团队决定终止这个项目，最主要的原因是这款车的量产价格非常昂贵。我曾经非常希望本田生产这款概念紧凑跑车，因此十分惋惜。如果本田现在生产这款车，我肯定会毫不犹豫地买一辆。

技术主导品牌

在一刻不停地埋头于各种项目时，我的汽车设计知识也在不断积累。在与经验丰富、超级自信的日本工程师合作的大部分项目中，我总会碰到各种各样的冲突和矛盾。想改变他们长久以来的工作方式或要求他们配合，以及说服他们都是非常难的。这应该是世界上所有汽车公司的设计工作室都存在的问题。

从某种意义上说，设计师与工程师在汽车开发过程中产生矛盾是不可避免的。因为从工作特性上来看，设计师永远追求超前的，或者看起来不太可能实现的东西。设计师都富于冒险精神，具有类似于梦想家的特质。相反，工程师则总是执着于是否能够真正实现目标，他们十分有计划性，会细致到极点地询问和确认，然后才会放心。而制造汽车需要这两个部门的通力合作。要

想实现设计师的创新设计，工程师的协助是必不可少的条件。因此，只有把最精彩的设计和最卓越的工程技术结合在一起，才能打造出最完美的作品。在项目实施过程中，设计师和工程师的意见冲突会一直存在，但双方从来不会为了压倒对方而采取过激行为。双方都努力在对方的意见中寻找最佳的平衡点。在这种激烈的攻防过程中，设计师和工程师都必须对对方领域的专业术语有所了解。设计师要准确理解工程术语，工程师也必须洞悉设计师的想法。

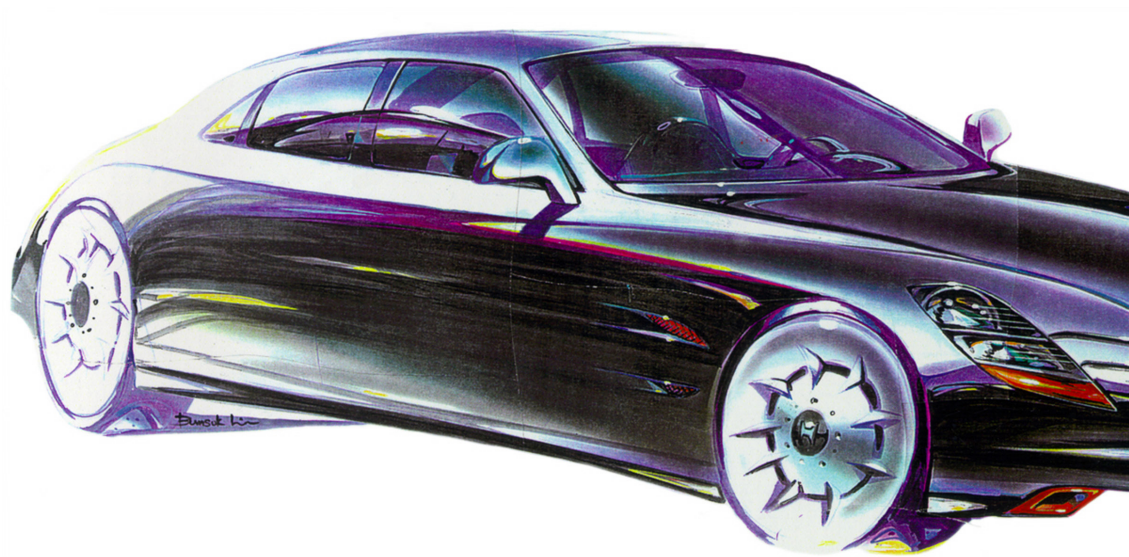
本田高级工作室的大部分项目都围绕着设计创意这一主题。对本田这个凭借技术实力壮大起来的企业而言，这绝对是史无前例的尝试。只要设计师们有全新的设计，本田便会大胆地尝试改变。就连基本的车身结构（发动机位置、发动机种类、轴距等）都会进行调整。当然，每次进行这种尝试时，工程师们都会不知所措。但就算以设计师为主，如果设计风格过分脱离现实，或者设计师完全无视工程学因素，那么，任何一个工程师都不会真心诚意地接受他的创意。因此，就算是为了让自己的创意更容易被接受，设计师也要竭尽全力学习工程学。

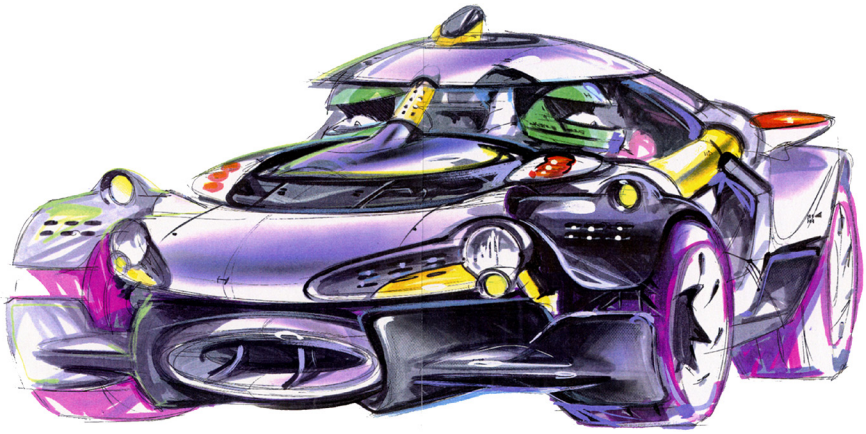
无论过去还是现在，本田都是一个以技术为主的企业。创始人本田宗一郎就是一位非常优秀的工程师，我就职于本田时期的CEO川本也曾是制造F1发动机的工程师。因此，不论何种项目，设计师和工程师都会以实现的可能性为基础来探讨创意，这已经成为本田的一种传统。换句话说，不论什么样的新创意，本田都希望将其真正实现。那种“华而不实的设计图”在本田设计师中绝对是禁区，所有图稿从工程学角度来说都必须具有实现的可能性。只要保证这一点，设计再具有创新性也不会出现问题。也多亏这项要求，我才掌握了那么多的汽车工程学知识。

本田概念豪华车（Honda Luxury Sedan Concept）

日本 | 1997 年 | 设计研究原型车

本田之前从来没有后轮驱动的车型。虽然不久之后推出了 S2000，但之前本田和讴歌全都是前轮驱动或四轮驱动。当时，本田设计工作室负责的项目中，有一个项目是打造一款可以与梅赛德斯－奔驰，甚至劳斯莱斯相媲美的后轮驱动概念豪华车。当时，我的提案是一款拥有高大车厢，巨大散热格栅，配备 20 英寸轮毂的超大型豪华轿车。





本田概念敞篷跑车（Honda Open Sports Concept）

1995 年 | 图稿

这是一款使用本田摩托车发动机的概念双人敞篷跑车，只完成了图稿。设计初衷是打造一款拥有摩托车外形，车身部件减至最少，造型简约的汽车。

本田的工程师们（其他汽车公司的工程师也是如此）都非常细致认真，自信十足。他们都身着胸前带有本田标志的白色工作服。幸运的是，设计师们不用穿制服。工程师的制服上有一个小口袋，每个工程师都在口袋里插一把 150 毫米长的铁质标尺。每次来到设计工作室，他们都会拿出那把标尺，仔细测量图稿中车型的悬架高度等数据。

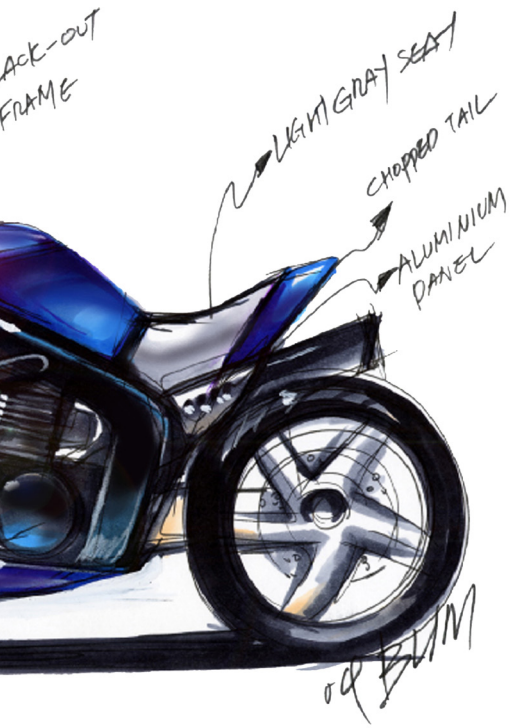
如果设计师所画的图稿中车身离地间隙太小（我画的图稿大都如此），工程师就会指出这个问题，“这个图稿中的悬架是什么形式？”来本田后第一次碰到这种情况时，我非常惊讶，甚至很羞愧。惊讶于工程师居然如此认真地对待图稿，并对设计方案提出如此真诚的问题，羞愧于自己画汽车图稿时竟然完全不考虑实际制造的因素。

我从这些经历中吸取了教训，领悟到做汽车设计必须细致精密。同时意识到在设计图稿前必须学习工程学，这样才能从“画汽车的人”成长为“汽车设计师”。有了这些收获，我在本田的经历就已经很有价值了。

拉开设计生涯第二幕

在汽车设计工作室工作一段时间后，我偶尔会产生设计其他东西的欲望，而不仅局限于汽车。每当灵感迸发，连我自己都会非常惊讶。因为一直以来我都只有设计汽车这一个奋斗目标，而当时自己已经是一个汽车设计师了，况且还专门设计概念车。每天想象未来可能出现的汽车，并将其勾画出来，再逐步打造成实际车型，这一切就像做梦一样。

我从没有对自己的工作产生过厌烦情绪。对我来说，这简直就是一种消遣，而不是工作。它给我带来了太多快乐，即使没有工资，让我自己花钱去做这份工作我都心甘情愿。当时，我可以尽情了解本田拥有的各种最新技术，可以试驾几乎所有测试车型。这其中不仅包括本田生产的所有车型，还有本田在日本国内的竞争车型和欧洲的高级豪华车。保时捷、梅赛德斯－奔驰、宝马、雪铁龙、标致、阿尔法·罗密欧、罗孚等车型，我全都有幸亲密接触过。



我在本田工作室的每一天都非常享受。这里就像一个非常有创造性的游乐园，而不是职场。可即便这样，我依然想做一些其他工作，可能是因为在本田的生活已经不能完全满足我了。除了汽车，我还想设计摩托车和自行车。这看起来似乎很渺茫，但我想设计的确实不仅是汽车，而是未来所有的交通工具。汽车设计工作室已经无法满足我旺盛的创作欲望。

我觉得自己已经在一个地方停留了太久，我需要一些新的刺激。在本田工作了整整9年之后，我终于决定离开。虽然我很坚定地

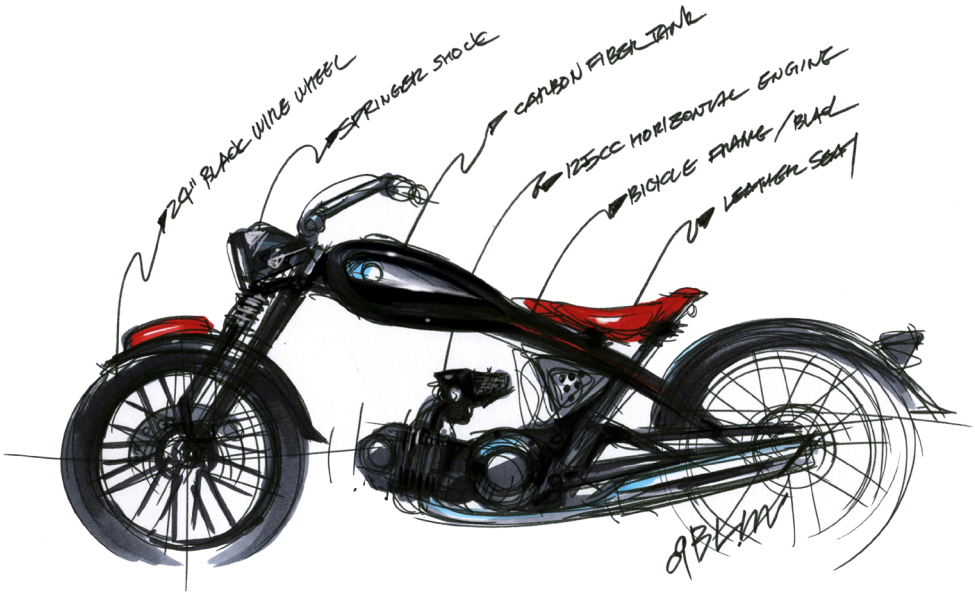
想创建自己的设计咨询工作室，但究竟该从何处着手，我却丝毫没有头绪。但这都无所谓。当时的我一方面有些忐忑，一方面又对即将开始的人生新篇章很期待和兴奋。就这样，我离开了本田的华丽舞台，站到了新的起跑线上。

我承接的第一个设计项目既不是汽车，也不是摩托车，而是一款活动人偶。这是一个就职于著名玩具公司的朋友介绍给我的项目，设计一款给恐龙战队玩偶佩戴的头盔。虽然这是一个与汽车设计完全不同的工作，于我而言却非常有趣。可能有人会觉得“汽车设计师设计活动玩偶”纯粹是瞎折腾，但我成为独立设计师之后，确实做了很多不同种类的工作。制造恐龙战队头盔就是其中非常有趣的一项。

真正离开本田设计工作室后，我才发现那儿就像一个安全的温室。在那里不用担心任何其他问题，只要尽情发挥自己的能力就好。可离开本田后的情况却截然不同，从开发客户到承接项目，事事都要亲力亲为。我首先要做的就是摆脱自己身上根深蒂固的“本田设计风格”。在本田工作了太长时间，我已经不知不觉地养成了本田风格。换句话说，我的设计稿永远都是“随时可以立刻生产制造的设计”。但现在，我必须设计出更多样的、符合客户不同品味的风格。

离开本田后，我又在东京待了很长一段时间。但东京的氛围却逐渐变得跟从前不一样了。20 世纪 90 年代后期，日本经济持续增长的势头停止，深陷经济停滞的泥潭，走入了所谓“失去的十年”。

当时，日本工作室的项目也逐渐转向保守。东京曾经是一个在汽车、时尚、电子产品，甚至餐饮领域位居流行最前线的城市，在 1980~1990 年代，全世界最流行的事物无一例外都聚集在东京，但这种氛围在急剧消散。于是，我觉得必须去一个能得到新刺激和灵感的地方。



本田 Baby Chopper Concept（Honda Baby Chopper Concept）

| 90cc | SOHC 发动机

这是一款使用本田最为自豪的 90cc 单缸发动机的小型车。我高中时骑过的起亚 - 本田 CL90 用的就是这款发动机。我现在仍然珍藏着那时的画稿，总有一天，我会把它变成现实。

动力自行车概念车 Motorized Bicycle Concept

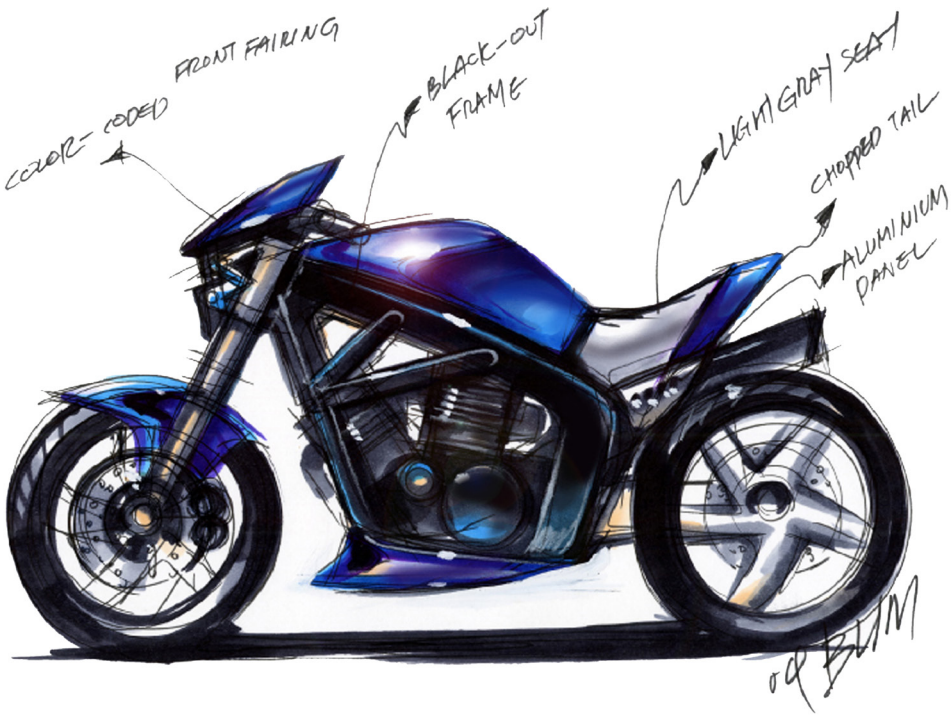
30cc | 四冲程发动机

这是一款带有小型发动机的沙滩休闲车，是专为个人出行设计的。简单说就是安装了发动机的自行车。

暴雪（Blizzard）

2003 年 | 250cc | V 型双缸 | 28 马力

以暴雪彗星 Comet 250 为基础所做的定制设计，称为“Comet 250 Custom Bike”。

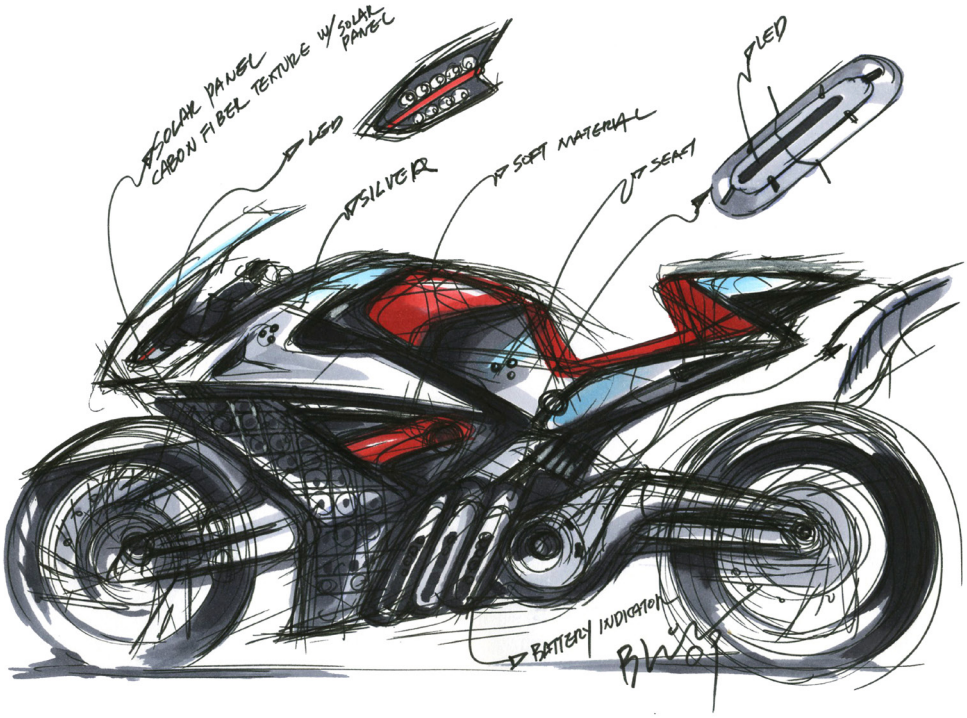


概念超级电动摩托车

(Electric Superbike Concept)

锂离子电池 | 160 马力

这是为客户策划的方案之一。配有太阳能电池板，外面有充电标识。很多骑手对没有声音的电动摩托车持怀疑态度，其实安静快速的电动摩托车会给人带来一种完全不同的驾驶乐趣。



重回加州！

我的选择是依然充满创造性的加利福尼亚。当时，我决定先回到艺术中心所在的洛杉矶，然后再决定干什么。这次我的心态与以前完全不同，因为我不是回去求学，而是物色适合自己的设计工作室。但在见过很多朋友并多方沟通后，我最终决定还是成立一个属于自己的设计工作室，地点就选在艺术中心所在的帕萨迪纳。

工作室刚开业，幸福就来敲门。新装修的工作室油漆味还没散去，我就承接到一个很大的项目。项目内容是以某汽车企业将在汽车展上推出的新车为基础，研发一款展示用车型。通常来说，设计工作室都是从小的图稿项目开始做起，逐渐积累，慢慢扩大工程规模。而我的工作室在创立之初就有幸承接汽车整体设计的大型项目，这让我在兴奋之余也倍感压力，心里非常矛盾，“还没做好充分准备就匆忙承接项目，真的能行吗？尽管我不愿意这么想，但是，万一出现最坏的结果，我不能顺利完成又该怎么办？那样的话不仅信誉扫地，投入的时间和资金也会付诸东流……但是话又说回来，难道就该畏首畏尾地等到工作室规模变大吗？”

我们的团队规模很小，总共只有我和两位兼职设计师三个人。长久以来，我一直都在大规模工作室承接大型项目，因此连制作开发模型的模型店资源都没有。无论怎么看，时间都过于紧张。从创意图稿开始到制作用于汽车展的展示模型，全部过程必须在四个月内完成。这在任何人看来都是不可能完成的任务，但我最终还是决定挑战一下。

没什么不可以挑战的理由，不尽力尝试一下就放弃，这不是我的风格。可拿到原型车一看，整个车身被涂成了灰底斑马纹图案，完全看不出原来的形态（这是原型车通常使用的伪装涂色）。因为时间非常短，必须尽快着手，不允许出现任何失误。我们的目标是次年 1 月的纽约汽车展，但是基础设计模型到达我们设计室的时候已经是 8 月了。

汽车设计从始至终都是与时间赛跑。人们经常说的最后期限（Deadline）确实是死亡线，因为如果在限定的时间内不能完成

项目，就一切都完了，费尽心血制作的实际尺寸模型就会瞬间变成废品。在本田工作的时候，我曾经见过原尺寸轿车项目超过最后期限的情况。当时就因为模型店制作的最终模型晚到了一天，一切努力都付诸东流。设计团队苦干了整整 8 个月的时间，最终却连把自己设计的概念图稿展示出来的机会都没得到。本田当即停止了与那个模型店的合作关系，负责那个项目的团队（尽管不是他们的责任）也被马上调离了项目，参与项目的所有设计师都失望至极。那个经历给了我一个重要的教训，让我知道“最后期限就是设计师的生命线！”

必须争分夺秒。首先分解原型车，然后开始制作黏土模型。在制作模型期间，我坐了 12 小时的飞机去为客户说明产品概念，随即又坐了 12 小时的飞机回到洛杉矶。48 小时当中，我只有一半时间“脚踏实地”，剩下的一半时间都在空中飞行。而且 3 周之内这个过程就反复了两次，简直是要命的节奏。

我们整天都泡在模型店，同时开展绘图和模型制作的工作，那感觉就像回到了艺术中心求学的岁月。交货日期一分一秒地逼近，直到先期准备结束为止，我们每天都熬通宵。最后一天，运送模型的货车都开到工作室了，我们还在给车身涂色，做着最后的收尾工作，当时真紧张得心脏都快跳出来了。货车司机却丝毫不顾及我们的心情，等在那里的时候居然一直没有熄火。在整个收尾工作过程中，我心急如焚。最后，全部工作终于按时结束。我就这样有惊无险地完成了自己设计工作室创立后的第一个项目，感觉就像经历了一场狂风暴雨的洗礼。

第一个项目结束后，为了放松心情，我去拜访位于工作室附近的母校。在校园里，我想起在艺术中心求学时的教授们，沉浸于回忆中。那天，我在学校遇到的一位恩师给了我一个出乎意料的建议。

“你想不想到学校来教学生？”

“当然想！”

没理由犹豫，这是我人生中的又一个转折点。

起亚 Rio SV 概念车
(Kia Rio SV Concept)
韩国 | 2000 年 |
1500cc | 4 缸 | 84 马力

2001 年纽约汽车展推出的起亚 Rio SV，这是我离开本田后，开始独立做咨询业务时承接的项目之一。

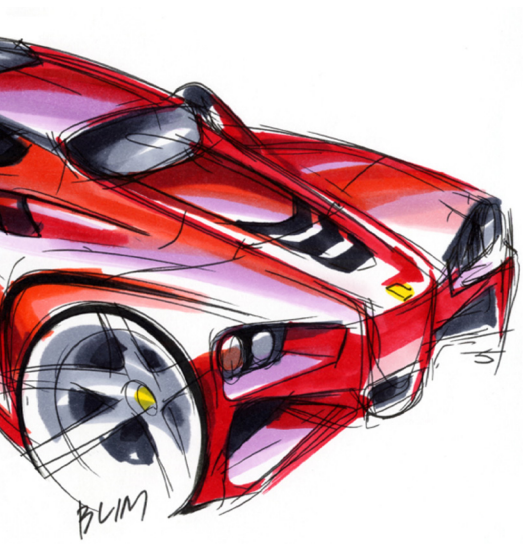
设计“设计师”的人

人生实在无法预料，我就这样很偶然地开始了大学教授的生活。一直以来，我的生活全靠激情支撑，而这份教书育人的工作恰好唤起了我的激情。

我开始在艺术中心教书后没多久，一位担任系主任的老教授就退休了。新来的系主任是跟我在通用实习时就很要好的朋友奥山清行。他作为设计师曾经在宾尼法利纳非常活跃，设计完法拉利 Enzo 后回到了母校。他委任我为交通工具设计专业系副主任，我自此成了艺术中心的正职教授。

对我来说，艺术中心永远都是一个很特别的地方。这是一个传授人生智慧的场所，而不仅是一个获得知识的学校。因为有艺术中心，才有了我毕业后的所有经历和生活。这里就像一个人生训练营，把我锤炼成一个坚强的人，能够坦然应对冷酷无情的世界。

我刚进入艺术中心时，不过是一个痴迷于汽车、却没有任何技术和知识的门外汉。但毕业时，我已经变成了一个得到全球著名汽车企业邀请的专业汽车设计师。艺术中心的教育过程不仅把我培养成了一个有实力的专业人才，还让我脱胎换骨，成为一个“拥有广泛的设计知识、富于创造性的人”，让我得以成为曾经梦寐以求的汽车设计师。



从艺术中心毕业时，我绝对想象不到自己会再回到这里担任教授，但机会却出乎意料地降临了。这让我切身领悟到一个人生道理，只要准备充分，机会就会出现。总之，我因为想开设自己的设计咨询公司而离开了本田，又阴差阳错地回到母校，成了艺术中心的教授。接下来我该做什么呢？我该向学生们传授什么？把他们培养成有着怎样前景

的设计师呢？

在激烈的市场竞争中，设计教育需要周密的筹备过程。只有投入极具创造性和热情的努力，才能获取惊人的成果。因此，作为一个设计专业的教授，我更愿意把自己看作一个“设计‘汽车设计师’的设计师”，我在艺术中心的主要工作就是“设计”那些今后会创造新事物的未来设计师。

只有批评才能让设计完善

从在艺术中心给学生们上课的第一天开始，我就意识到教书这件事和汽车设计一样，会点燃我的激情。这可能是因为我在学校里学到了非常多的人生知识，所以现在很想把自己在职场中学到的东西都毫无保留地传授给后辈们。

作为一名教授，面对学生的时候，我想起了以前的教授们授课时的点点滴滴。比如我在艺术中心的第一堂课，当时英金教授在那节课开始的时候准时锁上了教室门，迟到的学生就进不来了。那时我不理解教授为什么要这样做，以为只是为了驯服新生。但英金教授的目的却是为了让学生们切身体会一个道理，那就是“要成为专业人士，必须从学会遵守时间开始”。

我认为，延续艺术中心的优良传统，培养学生具备专业的态度，这才是我在这里的使命。虽然我没有像英金教授那样把教室门锁上，却总是在上课时间之前来到教室，无论什么课都一样。没过多久，学生们也都很自觉地在我的课程正式开始之前来到教室坐好，争取不迟到。

对于学生们的作品，我总是给予非常坦率和专业的点评，丝毫不保留自己的意见。尽管有时觉得这样有些过于生硬和严苛，但我的信念却非常坚定。因为学校之外是一个无比残酷和艰辛的世界，相比于毫无准备地面对现实世界，事先在学校里经历各种严格训练要好很多。

想成为最好的汽车设计师，必须学会忍受汽车公司设计工作室中不断出现的犀利批评。只有通过建设性的批评，设计才能不断完善，只有不断地修改和调整，才能得到最好的设计作品。设计师绝对不可以惧怕改变。

没过多久，我就成了艺术中心最令学生畏惧的教授之一。当然了，我绝非刻意如此，我只不过是像之前的教授教我的时候一样，尽力用最专业的态度对待学生罢了。

坦率说，在教学生的过程中，我反倒学到了很多东西。因为想让课程内容充实，除了已有的知识外，我还必须认真学习更多的内容，做非常多的准备。上课并不是单纯地灌输知识，必须让课堂成为能够为学生指引正确方向，帮助他们树立明确的设计思想的宝贵过程。每次走进教室，我都感到责任重大，现在依旧如此。

重新认识韩国

艺术中心现在已经成为我人生中不可或缺的一部分。作为艺术中心建校以来的第一个韩国教授，我成了所有领域的“第一人”，这既是挑战，也是荣誉。因为没有任何可以借鉴的榜样，我必须自己解决所有问题。

有意无意之间，“第一个”这个修饰语总是伴随着我。第一个在通用高级设计工作室工作的韩国设计师，第一个就职于日本汽车企业国内设计工作室的韩国设计师，等等。通过这些经历，我成了艺术中心的第一个韩国教授。尽管每次挑战都很艰苦，但从另一个角度来说，这也是无上的光荣。

如今，我在艺术中心教授来自世界各地的优秀学生，我的教学生涯已经进入了第 13 个年头。每次看到那些听过我的课，最终成长为专业设计师，而后开始职业生涯的韩国学生，心里都觉得非常自豪和欣慰。当时，我作为一名汽车设计师开始工作的时候，国外还找不到一个韩国设计师，说到亚裔汽车设计师，指的自然都是日本人。

其实，汽车设计师是超越国籍的。不管来自哪个国家，只要痴迷于汽车，疯狂热爱汽车运动，一听到“赛车”就热血沸腾，这样的人就是汽车设计师。因此，在美国、英国、法国、德国、意大利等汽车历史悠久、拥有成熟文化的国家涌现出很多设计师就是再自然不过的事情了。亚洲最早开始振兴汽车产业的日本之所以能够率先向国外输送汽车设计师，也是因为同样的

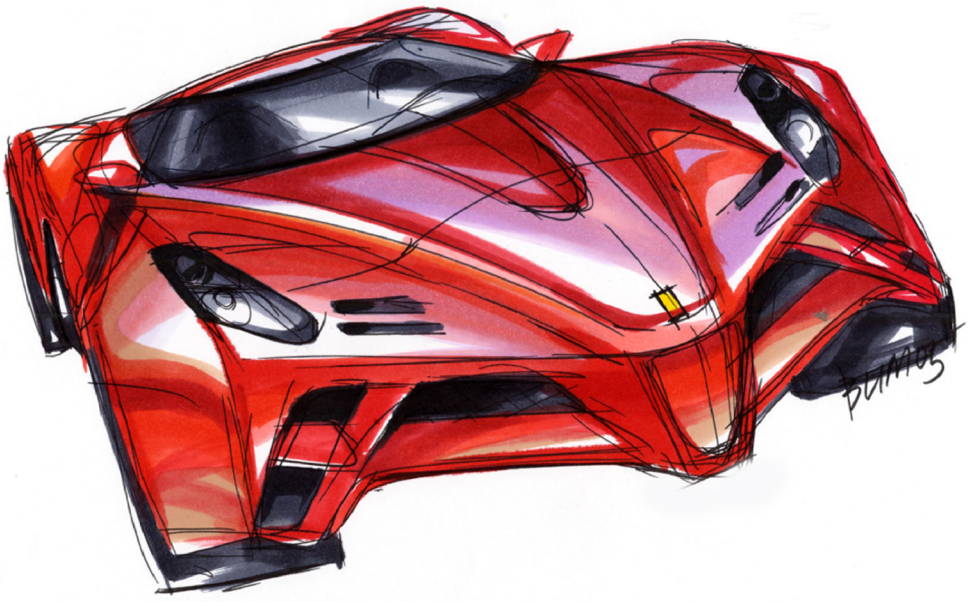
原因。

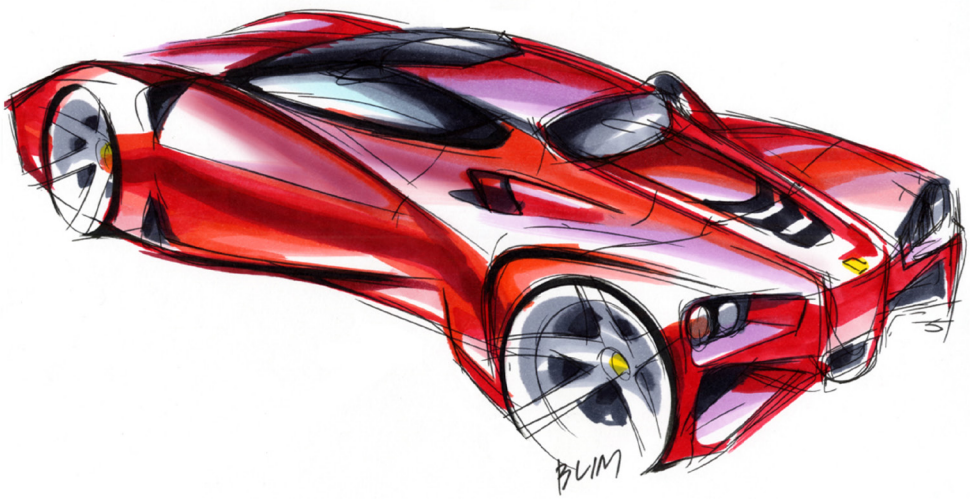
但是，如今的市场已经与过去完全不同。汽车设计师的背景变得比任何时候都更加多元化。设计工作室也希望尽可能多地拥有不同国家的设计师。从在学校求学的学生就可以预见到下一代汽车设计师的国籍。教室里的学生真称得上是来自世界各地，除了美国、英国、法国、德国、意大利、韩国、日本，最近艺术中心还有了印度、中国、保加利亚、印度尼西亚、哥伦比亚、秘鲁等国家的学生。无论来自哪个国家，人类所具有的才能和潜力都是一样的。那些之前一直不重视汽车设计的国家，如今也已经把关注目光投向了这个领域。

尤其对韩国人来说，汽车设计再也不是一个新鲜领域。如今，非常多的韩国设计师正活跃在国际舞台上。我教过的韩国学生中就有很多非常优秀的人才。包括宾利首席设计师李尚烨，梅赛德斯－奔驰北美工作室负责人休伯特·李，宝马的姜奎元，通用的斯蒂芬·金，丰田的金振元，凯迪拉克的克里斯汀·朴等，艺术中心的众多学子正在世界各地的设计工作室中发挥着重要作用。

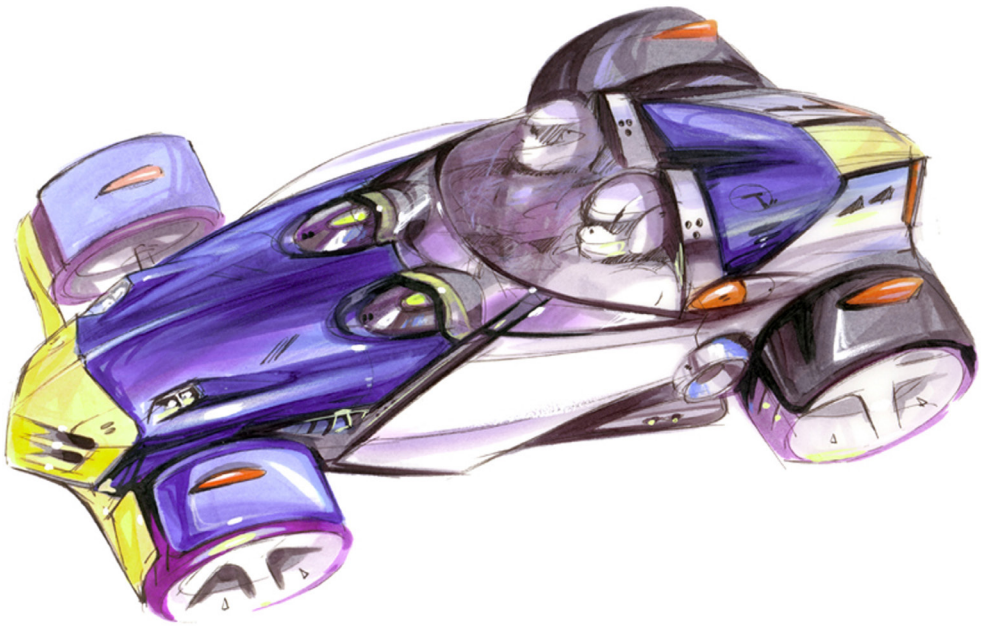
他们设计的汽车有雪佛兰科迈罗、梅赛德斯－奔驰 CLS，宝马 4 系双门轿跑车、雪佛兰科鲁兹、丰田 FJ 酷路泽、凯迪拉克 ATS 等。这些车型全都是所属品牌非常重要的设计作品。每次回忆起他们的学生生涯，想起他们提交的作业，看到他们现在制作的车型，我都感到非常自豪和欣慰。有幸遇到并培养这些优秀的学生，对我来说也是最大的幸运。

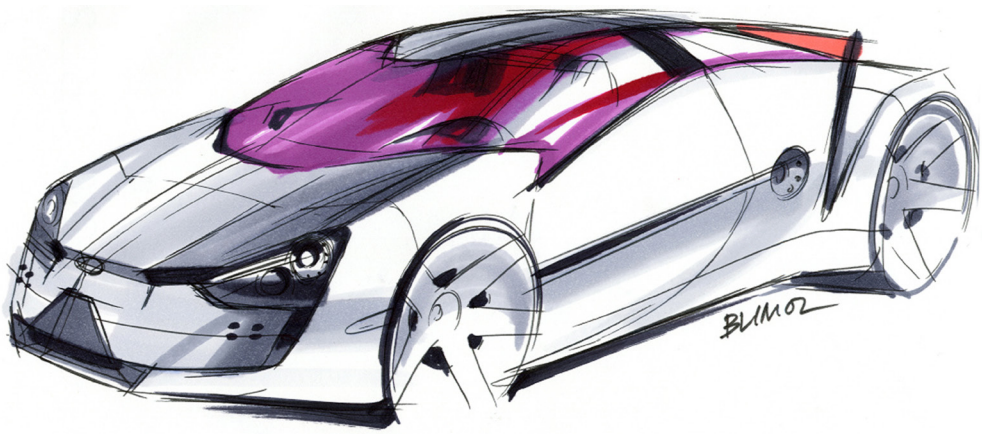
其实，韩国是一个有着悠久历史和传统的设计强国。尽管汽车设计的历史很短，其间却融汇着前人们高超而独到的审美意识。21 世纪，只要把这些灿烂的文化遗产升华为创意设计，就会成功开启通往汽车产业未来的大门。



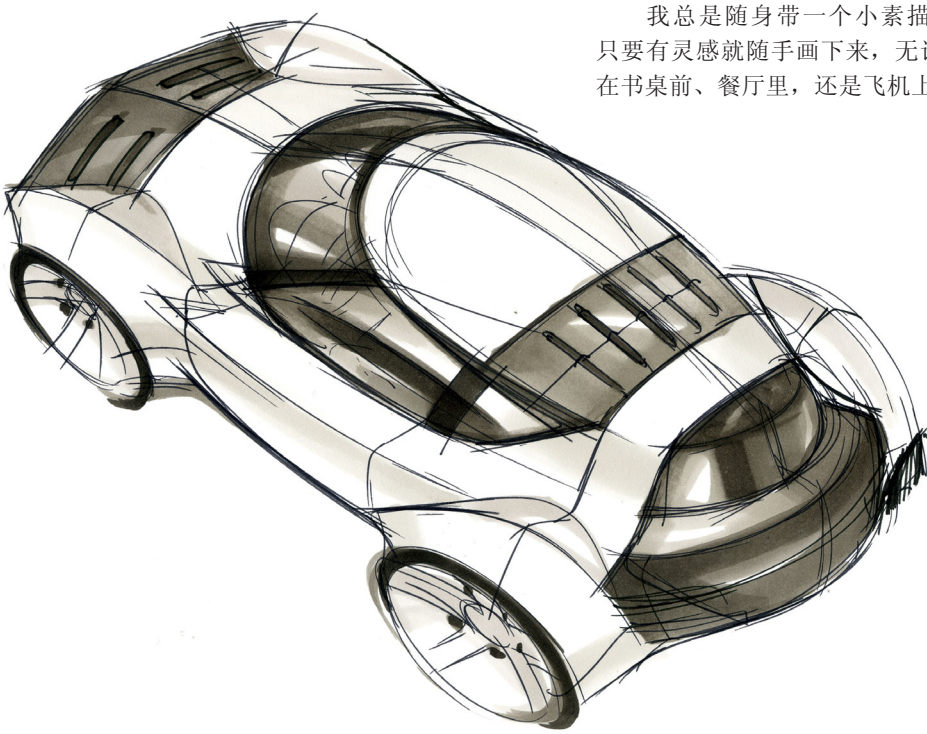


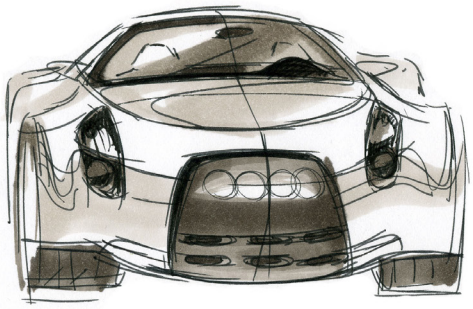
这是我最近绘制的图稿。现在只要有时间，我就会为客户或自己绘制汽车。因为绘制汽车是我的兴趣和消遣，并不只是一项工作。

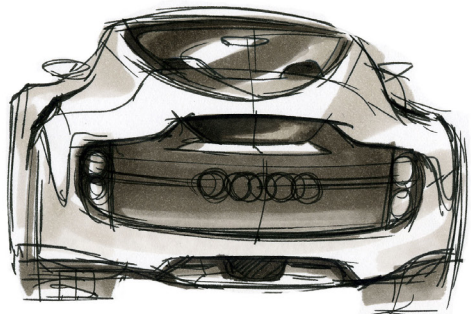


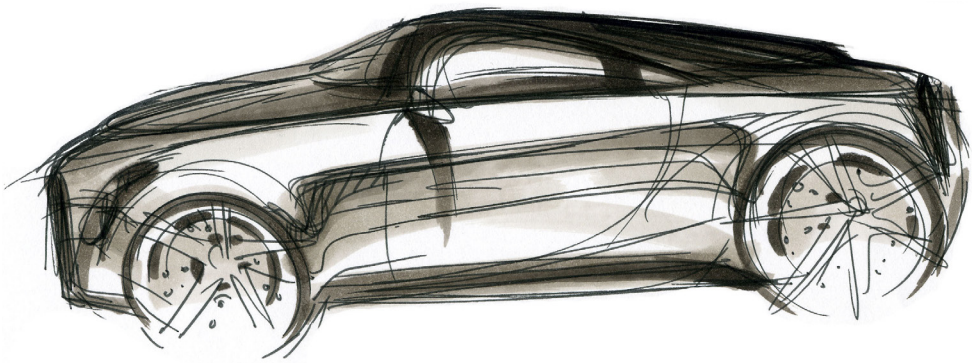


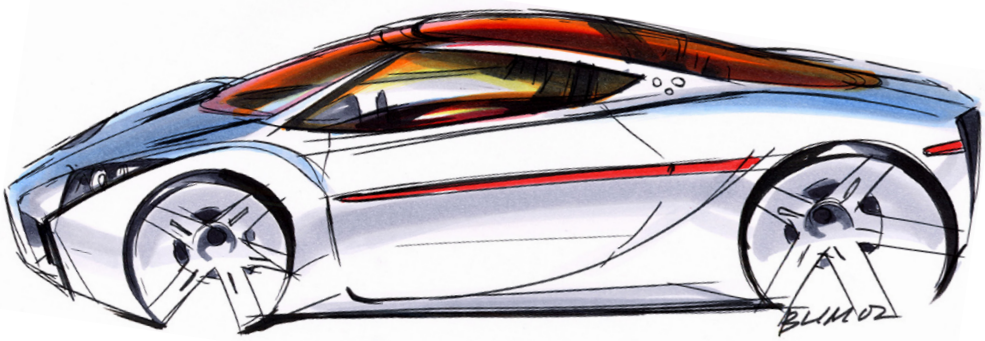
我总是随身带一个小素描本，只要有灵感就随手画下来，无论是在书桌前、餐厅里，还是飞机上。



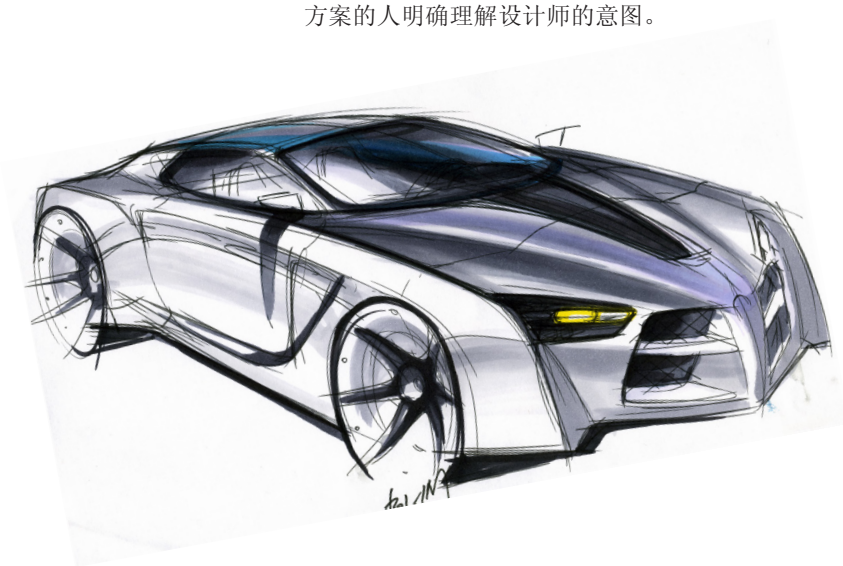


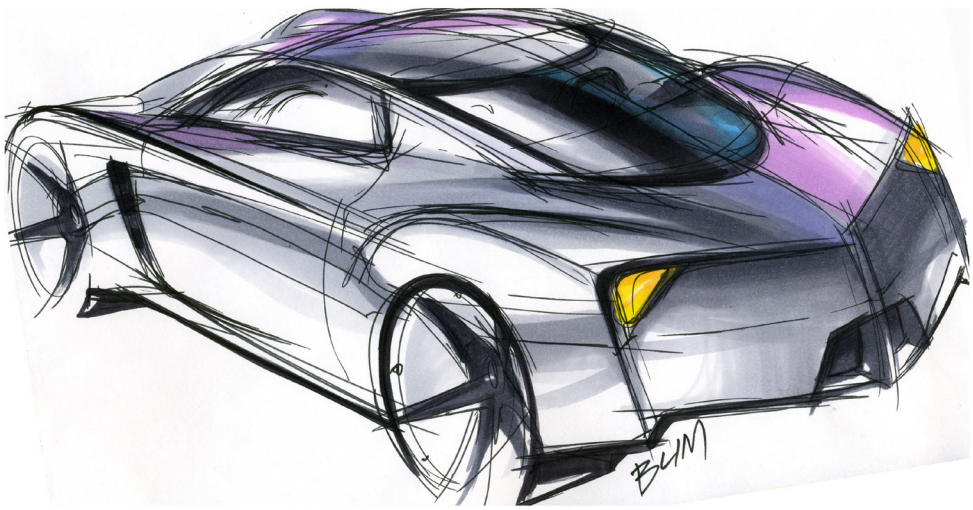


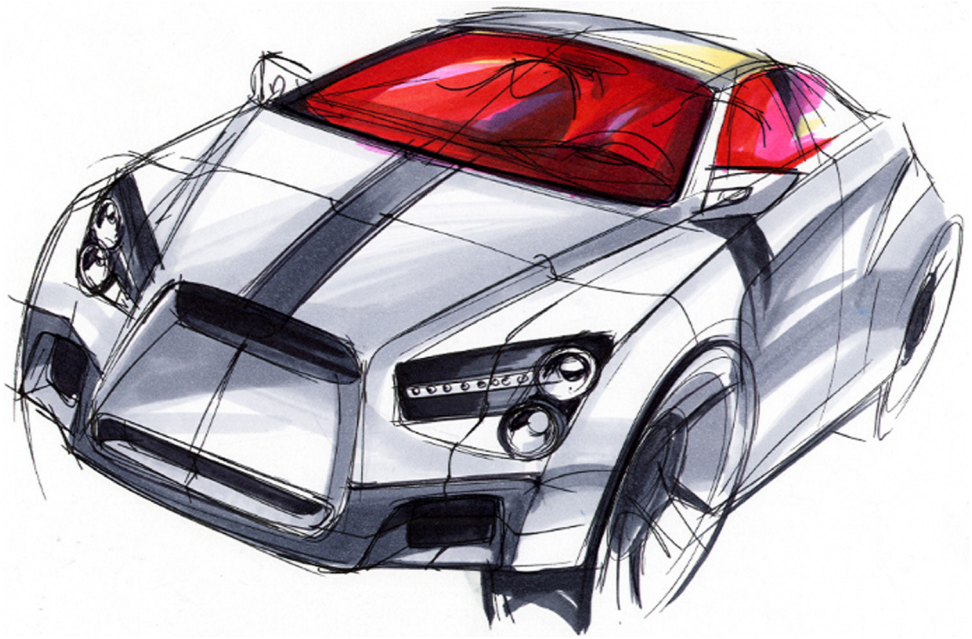


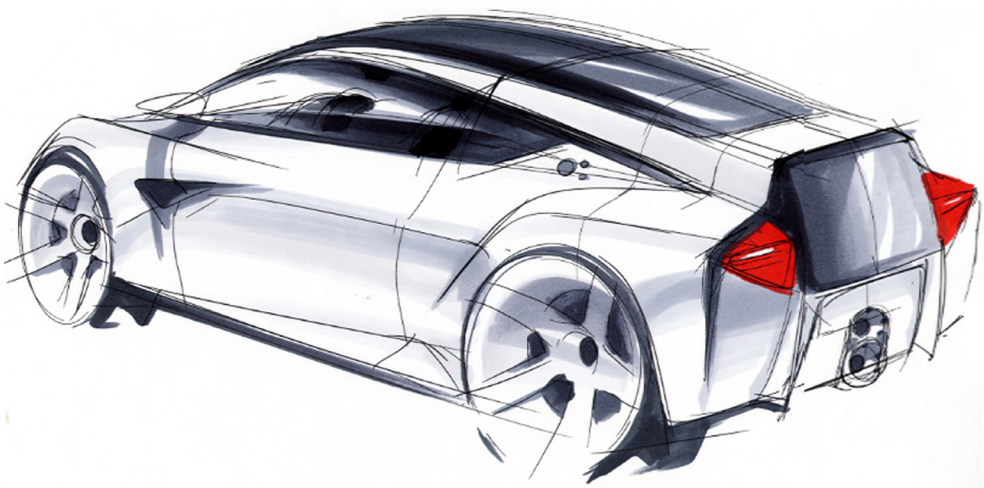

BLIM 02

这是一幅有关小型四驱双门跑车的创意图。我一直致力于表现简单而强烈的主题。设计必须蕴含自己独到的见解，让购买设计方案的人明确理解设计师的意图。









汽车就是未来

现在，经常有人问我汽车设计师到底做的是什么工作。在大多数人看来，汽车设计师等同于“汽车造型师”。因为人们都以为汽车设计师的工作只是设计汽车的外形。这并没有错，但这只是汽车设计师工作中极小的一部分。

汽车设计师最重要的工作是寻找新的概念。汽车设计师要发掘“未来汽车的创意”，而不仅仅是下一代车型的创意。汽车设计师必须想象出遥远的未来，还要有能力将未来的生活变成现实。

因此，汽车设计师必须具备另一种素质，那就是洞悉未来生活方式的能力。这要求设计师坚持不懈地学习技术，并明确把握人类活动的变化趋势。此外，还要具备充分的创造力，能把这些信息进行归纳整理，打造出崭新的事物。最后，汽车设计师要通过这些过程，提出新的解决方案。

从这个角度来说，我对近来汽车展上展示的概念车多少有些失望。因为这些车型展示的只不过是目前的量产车的下一代，根本没有反映出未来的生活方式或令人惊艳的创意。这脱离了概念车的本质。概念车作为人们梦想中的汽车，应该对未来的设计方向做出预见，但是，近来的汽车设计却在揭示未来设计方向上努力不足。名义上是概念车，实际上却与现有的汽车非常相似（作为对比，各位不妨回想一下通用首席设计师哈利·厄尔于 1950 年设计的科幻风格的概念车）。

“个人移动（Personal Mobility）”课程的诞生

我成为艺术中心教授后，开设了一门新课程（这已经是6年前的事了）。内容是“个人移动”，设计可以满足中近距离个人移动需求的电动交通工具。这是一门高水平的课程，简单来说，就是研究和设计未来的交通工具。在新课程开始的第一天，我给学生们提出了一个问题，让他们思考现在的汽车有什么问题，有什么地方不尽如人意。

汽车是人类历史上最伟大的发明之一，随着汽车的出现，人类以比之前任何时代都更迅速、舒适的方式实现了长距离移动。没有汽车的时代，大多数人一生都没有到过距离自己的居住地30~40公里之外的地方。汽车并不单纯是一种从一个地点快捷抵达另一个地点的移动工具，它对人类文明的发展也起到了非常重要的影响。对很多人来说，汽车是价格仅次于房子的贵重物品，甚至是某些人所拥有的最昂贵的资产。有的爱车之人只要一有时间就会为汽车清洗上蜡，还会给汽车取名字。

其实，人们对汽车的喜爱和依赖程度非常高。在说明汽车和人类的关系时，我们从不吝惜使用“爱”这个字眼。如今，没有汽车，现代人已经无法生存，但在未来，人类是否也会像现在这样与汽车和谐共存呢？环境污染、交通拥堵、自然资源枯竭，在面对这些问题时，我们也许会想，汽车未来还能作为交通工具持续存在下去吗？

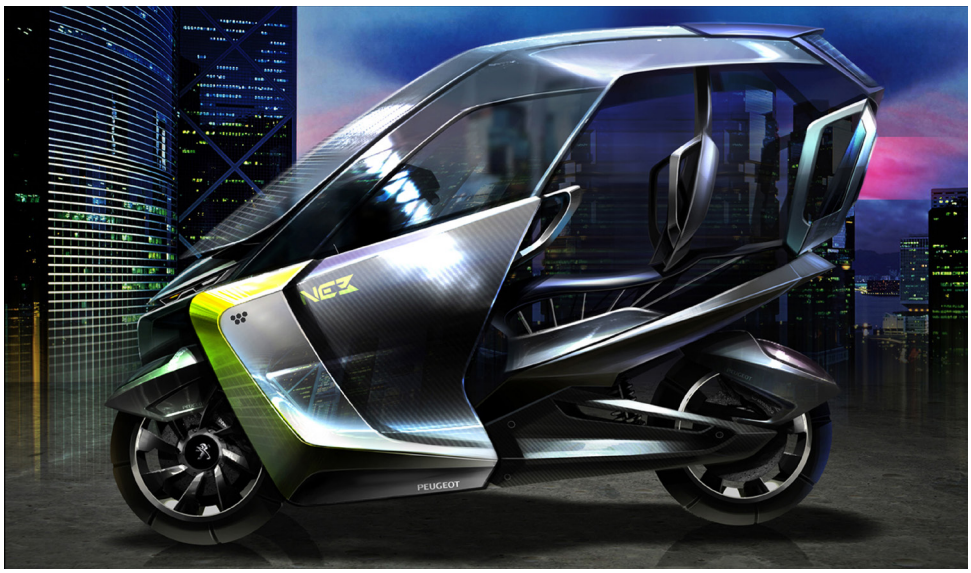
现在的汽车存在很多弊病：体积大、重量大、浪费资源。驾驶或乘坐汽车出行，不仅存在危险，还会污染环境。另外，人类的生活模式也在发生改变。无关乎结婚与否，全球范围内独自生活的人数正在增长，独立决定一切事情，追求与其他人不同的个性风格，这种Singleton(单人家庭）趋势已经存在了很长时间。因此，相比于可乘坐4~5人的家用车，今后会有更多的人根据个人喜好，选择私人化的、适合一个人或者情侣乘坐的简单交通工具。

世界正在以令人目不暇接的速度发生着改变，技术的发展速度则更加迅猛。我们现在所熟知的汽车形态未来可能根本不会存在。如同恐龙灭绝、马车消失一样，在未来世界，我们现在所熟悉的汽车形态非常有可能彻底消失。“汽车”这个词语也可能会成为历史。

Leaning 4 Wheeler

艺术中心设计小组丨段金逸（Jinyi Duan）作品

驾驶人和乘客位前后布置的Tandem（纵列）结构繁华市区用概念车。车身可以自由倾斜，最大限度地减少轮胎与地面的接触面积。



60% 和 40%（60% and 40%）

艺术中心设计小组 | JT 陈作品

这款概念车兼顾了摩托车的高机动性和汽车的安全性与舒适性。顾名思义，这种交通工具拥有 60% 的摩托车和 40% 的汽车特质。

Back Packer

艺术中心设计小组丨肖恩·王（Sean Whang）作品

与双肩背包结合的电动摩托车。到达目的地后，骑手可以便捷地拆下背包，把贵重物品装在里面。

未来道路上的景致，肯定与现在马路上汽车川流不息的样子完全不同。某种我们还没能发现却毫无疑问会揭开崭新未来的概念，必定会呈现在眼前。

有时，我会在课堂上让学生们想象“超越汽车的汽车”，让他们摆脱“汽车是装有四个轮子的”传统形态概念，尽情想象未来的个人交通工具，也就是在 30 年或 100 年后遍布于世界各地的、拥有崭新形态的单人移动工具。

这本书中收录了一些学生用图稿呈现出来的有关这个问题的答案。他们想象出的未来交通工具已经很难再用“汽车”这个词来形容，这些图稿如同从 100 年后的未来世界瞬间穿越到了我们眼前。哇！这就是汽车设计世界的未来和魅力所在。

我的梦想仍在继续

预想尽可能远的未来，并将这些预想与艺术中心的学生们共享。从本质上来说，设计师必须是梦想家，也就是会做梦的人，他 / 她必须有先见之明，以及深邃的思想。

Jumping Wheels

艺术中心设计小组丨约瑟夫·马丁内斯（Joseph Martinez）作品

最简单的创意是把轮子装在双腿上。遇到障碍时，辅助骑手跳跃通过。想想就很好玩！

Plus One

艺术中心设计小组丨托马斯·布比莱克（Tomas Bubilek）作品

电动四驱交通工具。骑手坐在车身中间的护壳内，4 个轮子由骑手的四肢控制。

可穿戴式摩托车（Wearable Motorcycle）

艺术中心设计小组丨杰克·劳尼雅克（Jake Loniak）作品

如果不再骑摩托车，而是“穿”摩托车，会是什么样呢？至今，从来没人提出过这样的问题，而这正是这一设计创意的出发点。这件作品彰显了年轻学生的过人创造力。

设计可能改变世界，因此设计师应将打造更舒适而有趣的未来、打造对人类更有益的环境当作自己的义务。设计师必须对思考和解决社会的所有问题都有兴趣，要通过富于开拓性的想象来解决这些问题。这就是设计的魅力！同时，汽车设计对于未来生活拥有比任何其他领域的设计都更为重要的影响。

设计未来汽车最重要的并不是有关制造的技术性问题。经过漫长的岁月，汽车设计和工程处理制造技术已经有了非常充分的发展。现在，几乎所有汽车技术都已经实现了标准化，而核心则是设计。汽车企业如今也在根据设计的重要性来调整生产制造流程。可以说，汽车产业的未来全部取决于设计。

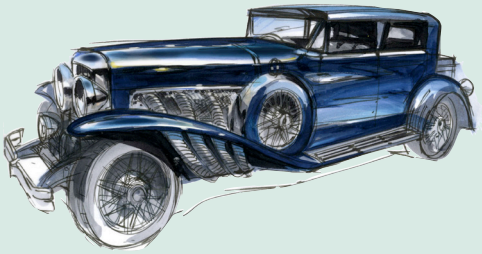
我们正处于一个崭新的起点，刚向“内燃机汽车之后的新时代”迈出第一步。混合动力汽车和电动汽车已经出现。当然，这些未来技术还处于起步阶段，距离完全成熟还需要一定时间。但不管怎样，属于它们的时代必将到来。未来世界的人可能会惊叹：“天哪！据说以前的汽车载着危险的汽油到处跑。”

但是，在探讨未来汽车时，人们都忽视了一个重要问题。未来汽车并不单纯意味着用蓄电池和电动机来代替原来的燃油发动机，要打造未来的交通工具，就必须全面预测并满足未来的生活，找出全新的答案。这才是设计师的工作，也是设计师应坚定不移秉承的信念。

此时此刻，我们依然在不断探索未来世界所需要的答案。回想起来，无论是痴迷于汽车的懵懂少年时代，还是以设计师的身份工作的时期，抑或是正在尽力培养未来设计师的现在，我真正的梦想从始至终都是设计未来汽车。无论面对艰辛还是幸福，我之所以总能发现新的创意，并受到启发，都源于对汽车设计的无限热忱。

设计汽车是我从小的梦想，并一直延续到今天——我的梦想与汽车同在。

索引



车型名称
设计师姓名
图稿目录

/ 车型名称 /

通用 冲击 105
起亚 K303 51
起亚 K360 11
起亚 T2000 12
起亚 Brisa 13
日产 300ZX 120
日产 天际线 GT-R 121
达特桑 240Z 118
道奇 Charger 25
杜森博格 Model J 3
德劳瑞恩 DMC-12 82
兰博基尼 Espada 72
兰博基尼 康塔奇 LP5000 61
莲花 Esprit 33
劳斯莱斯 银影 81
雷诺 5 Turbo 86
雷诺 Le Car 86
玛莎拉蒂 总裁 32
马自达 AZ-1 125
马自达 RX-7 121
马自达 Cosmo 112
梅赛德斯 - 奔驰 280 SE 21
布加迪 EB110 126
别克 野猫 100
萨博 900 turbo 80
雪佛兰 Indy Corvette 98
雪佛兰 科尔维特 29
雪佛兰 科尔维特 Stingray 90
铃木 Katana 44
雪铁龙 SM 69
新进 Corona 9
新进 Publica 10
阿尔法·罗密欧 Spider 66
雅马哈 XS650 Cafe Racer 47
欧宝 Rekord 22
奥兹莫比尔 Aero Tech 95
威利斯吉普车 7
意大利设计公司 Pony Coupe 17
捷豹 D-Type 89
捷豹 E-Type 88
捷豹 XJ-S 80
捷豹 XK120 93
Jeep Wrangler CJ-5 37
凯迪拉克 DeVille 20
加利福尼亚 科尔维特 Stingray104
丰田兰德酷路泽 FJ40 38
丰田 Supra 122
丰田 皇冠 15
丰田 2000GT 119
法拉利 308 Quattrovalvole 76
法拉利 512 Berlinetta Boxer 27
法拉利 F40 126
法拉利 F50 127
法拉利 Testarossa 60
福特 野马 GT 91
福特 Cortina MK4 23
福特 Falcon XB GT Coupe 36

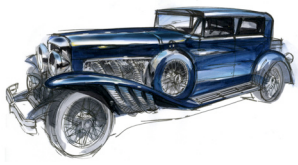
保时捷 911 SC 58
保时捷 928 57
大众 高尔夫 MK1 22
庞蒂亚克 Banshee 99
庞蒂亚克 太阳火 109
庞蒂亚克 Trans Am 39
标致 604 23
菲亚特 124 Spider 65
菲亚特 132 21
现代 Stella 31
现代 Pony 16
现代 Forter 49
本田 CB350 41
本田 CR-X 70
本田 EPX 135
本田 NSX 129
本田 S50 41
本田 S90 44
本田 VT250F 46
本田 Beat 124

/ 设计师姓名 /

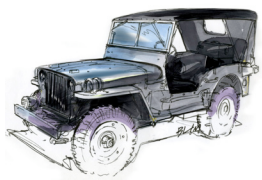
JT 陈
(JT Chen) 165
姜奎元 155
加里・布拉多克
(Gary Braddock) 107
格兰特・拉尔森
(Grant Larson) 96
金振元 155
拉里・信田
(Larry Shinod) 190
罗恩・希尔
(Ron Hill) 102
罗伯・麦凯恩
(Rob McCaan) 106
里基・徐
(Ricky Hsu) 107
马塞罗・甘迪尼
(Marcello Gandini) 61
马雷克・德约杰维奇
(Marek Djordjevic) 96
博通
(Bertone) 72
肖恩・王
(Sean Whang) 166
斯特罗瑟・麦克明
(Strother McMinn) 94
斯蒂芬・金
(Steve Kim) 155
赛得・米德
(Syd Mead) 94
中村史郎
(Shiro Nakamura) 107
爱德华・亚当斯
(Edward A.‘Tink’ Adams) 75
阿尔布雷克特・高尔茨
(Albrecht Goertz) 118
吴硕根 96
韦恩・切利
(Wayne Cherry) 96
威利・戴维森
(Willie Davidson) 96
李尚烨 155
杰克・特奈克
(Jack Telnack) 96
杰・梅斯
(J. Mays) 96
杰克・劳尼雅克
(Jake Loniak) 170
乔杰托・乔治亚罗
(Giorgetto Giugiaro) 14, 22
约瑟夫・马丁内斯
(Joseph Martinez) 168
约翰・麦克
(John Mack) 106
约翰・施奈拉
(John Schinella) 102
段金逸
(Jinyi Duan) 164

查克・乔丹
(Chuck Jordan)　108, 116
奥山清行
(Ken Okuyama)　107, 152
克里斯・班戈
(Chris Bangle)　96, 107
托马斯・布比莱克
(Tomas Bubilek)　169
汤姆・马塔诺
(Tom Matano)　110
弗里曼・托马斯
(Freeman Thomas)　96
汉斯・穆特
(Hans Muth)　44
哈利・厄尔
(Harley Earl)　162
亨里克・菲斯克
(Henrik Fisker)　96
休伯特・李
(Hubert Lee)　155

/ 图稿目录 /



杜森博格 Model J



威利斯吉普车

新进 Corona 1500

新进 Publica

起亚 K360

起亚 T2000

起亚 Brisa

丰田 皇冠S60

现代 Pony

意大利设计公司 Pony Coupe

凯迪拉克 DeVille

梅赛德斯－奔驰 280 SE

菲亚特 132

大众 高尔夫MK1

欧宝 Rekord

标致 604

福特 Cortina MK4

道奇 Charger

法拉利 512Berlinetta Boxer

雪佛兰 科尔维特

现代 Stella

玛莎拉蒂 总裁

莲花 Esprit

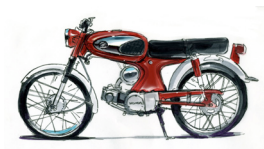
福特 Falcon XB GT Coupe

Jeep Wrangler CJ-5

丰田 兰德酷陆泽 FJ 40

庞蒂亚克 Trans Am

霹雳游侠基特



本田 S50

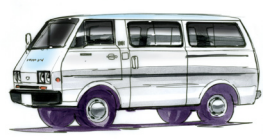
本田 CB350

铃木 Katana

本田 S90

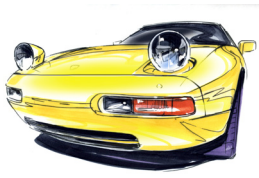
本田 VT250F

雅马哈 XS650 Cafe Racer



现代 Forter

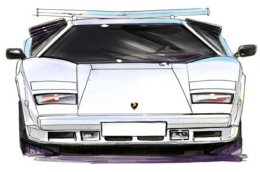
起亚 K303



保时捷 928

保时捷 911 SC

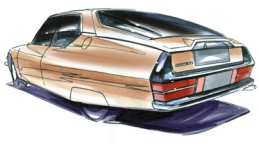
法拉利 特斯塔罗萨



兰博基尼 康塔奇

菲亚特 124 Spider

阿尔法・罗密欧 Spider



雪铁龙 SM

本田 CR- X

兰博基尼 Espada

法拉利 308 Quattrovalvole

萨博 900 turbo

劳斯莱斯 银影

捷豹 XJ - S

德劳瑞恩 DMC-12

雷诺 Le Car

雷诺 5 Turbo

捷豹 D-Type

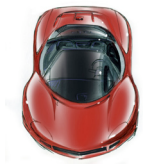
捷豹 E-Type

雪佛兰 科尔维特 Stingray

福特野马 GT

捷豹 XK120

奥兹莫比尔 Aero Tech



雪佛兰 Indy Corvette 概念车

别克 野猫概念车

庞蒂亚克 Banshee

加利福尼亚科尔维特Stingray

通用冲击

庞蒂亚克 太阳火概念车

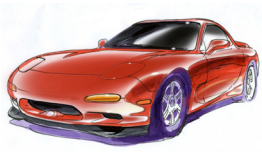
马自达 Cosmo 双门跑车

达桑 240Z

丰田 2000GT

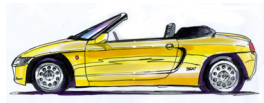
日产 300ZX

日产 天际线 GT-R



马自达 RX-7

丰田 Supra



本田 Beat

马自达 AZ-1

布加迪 EB110

法拉利 F40

法拉利 F50

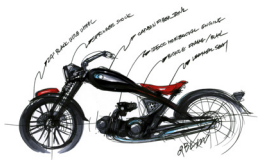
本田 NSX

本田 EPX 概念车

本田中置发动机 CR-X

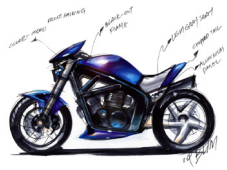
本田概念豪华车

本田概念敞篷跑车

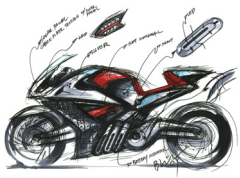


本田 Baby Chopper Concept

概念动力自行车



暴雪



概念电动摩托车

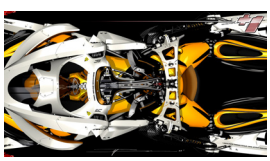
起亚 Rio SV 概念车

Leaning 4 Wheeler

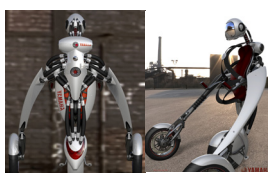
60% 和 40%

Back Packer

Jumping Wheels



Plus One



可穿戴式摩托车

邦萨克·林（Bumsuk Lim）

未来移动工具设计专家
上海 Trans Lab 创始人及 CEO
艺术中心设计学院（ACCD）教授
汽车设计和战略研究顾问

高中毕业后赴美国留学，成为艺术中心设计学院（Art Center College of Design，ACCD）首批韩裔学生之一。先后在通用汽车公司、本田汽车公司旗下的 WAVE 前瞻设计工作室从事概念车设计工作，后回到母校 ACCD 任教，培养那些梦想成为汽车设计师的学生们。他开创了该学院的个人移动工具设计课程，致力于研究和开发未来个人交通工具。在他的带领下，学生们提出了很多创造性的解决方案，例如被诸多媒体提及的“可穿戴式摩托车”概念。此外，作为概念设计和战略研究的高级顾问，他为全球诸多汽车公司，包括通用、日产、现代、吉利、南汽、雅马哈、川崎、富士重工、起亚等提供咨询。他连续多年为《Top Gear》《GQ Magazine》《Arena》等杂志撰写汽车专栏，在车迷当中拥有很高的人气。2016 年，他在上海创立了 Trans Lab 设计工作室，与来自中国美术学院、南京艺术学院、华梵大学及美国艺术中心设计学院的数十位优秀同学、导师及专业设计师共同研究“未来移动工具设计（Future Vrban Mobility Design)”，为众多设计师提供有关未来移动工具设计的灵感以及发展方向。他多次受邀在中央美术学院、清华大学、同济大学、台北科技大学、香港理工大学等院校举办设计讲座。

这是一本让人过目不忘的书，作者对于汽车设计的热爱跃然纸上。无论是喜爱汽车设计的专业人士还是普通大众，都可以通过本书来了解有关汽车设计的那些引人入胜的轶事。

——吴硕根 曾任现代汽车设计中心负责人

20世纪80年代，Bumsuk Lim作为第一代韩裔设计师，勇敢地走到了世界汽车产业的最前沿，他所开辟的这条前无古人的道路，带动了众多卓越的韩裔设计师在国际知名汽车品牌中大展拳脚，创造出耀眼的成绩。这本书中蕴含着一个优秀汽车设计师的激情，它将指引我们一起构想为人类生活带来重要影响的新型汽车设计。

——奥山清行 曾任宾尼法利纳设计总监

从汽车产业的黎明时期，到韩国汽车文化的风景速写，再到那之后令人炫目的骄人成绩，通过作者的人生历程，我们见证了汽车文化的发展轨迹。尽管如今的世界已经有了很大改变，但是这种激情和梦想却可以向我们展现另一个不一样的未来。

——Sangyup Lee 曾任宾利外观设计总监

认识Bumsuk教授十余年了，他总是风度翩翩，充满着睿智的吸引力，这与他在汽车设计和交通工具设计教育领域的长期经历是密不可分的。当然，他在这两个领域所取得的成就，也是全球不多见的，令我异常钦佩。这次他把自己的汽车设计故事通过这本书带到了中国，相信会令读者对汽车设计产生新的认识。

——王选政 中央美术学院交通工具设计教学负责人

地址：北京市百万庄大街22号
邮政编码：100037
电话服务
服务咨询热线：010-88361066
读者购书热线：010-68326294
010-88379203
网络服务
机工官网：www.cmpbook.com
机工官博：weibo.com/cmp1952
金书网：www.golden-book.com
教育服务网：www.cmpedu.com
封面无防伪标均为盗版

机械工业出版社
微信公众号

扫一扫，
更多汽车精品图书任你选！

上架指导 汽车/汽车设计

ISBN 978-7-111-55191-1

策划编辑◎杜凡如 连景岩 孟阳 / 封面设计◎晨曦

ISBN 978-7-111-55191-1

定价：65.00元